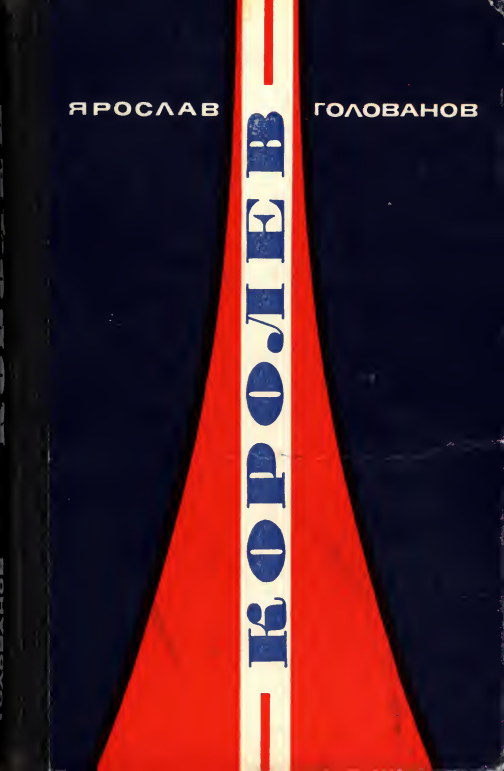
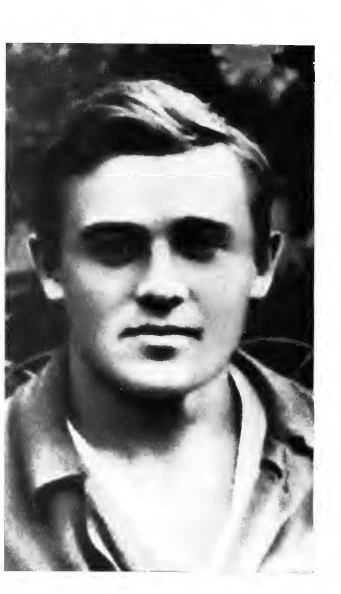

ЯРОСЛАВ ГОЛОВАНОВ
КОРОЛЕВ



ЯРОСЛАВ
ГОЛОВАНОВ

КНИГА ПЕРВАЯ

КОРОЛЕВ

ХРОНИКА

МОСКВА
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»
1973

6Т6(09)
Г61

$\frac{7-2}{353-72}$

Тем сотням и тысячам, которых в сообщениях ТАСС называют просто «учеными, инженерами, техниками и рабочими»;

тем, которые готовили «Востоки» и «Союзы», отправляли «Луны» к Луне, «Венеры» к Венере и задраивали люки за безвестными летчиками, чьи имена через два часа повторял весь мир;

тем, которые живут среди вас, но которых вы не знаете, потому что они не рассказывают о своей работе и, собираясь в гости, не надевают свои ордена;

тем, которые, штурмуя космос, всегда остаются на Земле.



У Королева была сильная короткая шея, и, когда он смотрел на ракету, он никогда не закидывал голову, а взглядывал как бы исподлобья. Людям, которые плохо знали Главного Конструктора, казалось, что он недоволен. Но сегодня на стартовой таких людей не было.

Королев приехал рано, оставил машину на бетонке, шел медленно чуть в горку туда, где уже стояла ракета. Он гриппoвал, кажется, была температура, не мерил, врачей не вызывал — зачем? Все равно заболеть он имеет право только после старта. Дул резкий, холодный ветер. Он поднял воротник старого драпового пальто. По тому, как изменился ритм человеческих движений на стартовой, по деловитым и энергичным фигурам тех, которые остались, понял, что его заметили. Кивнул одному, другому, пошел через рельсы к бункеру. В спину ему деревянным голосом заговорил динамик громкой связи:

— Внимание! Через минуту будет дана проверка времени! Подготовиться к заправке...

Он знал, чувствовал: все идет по графику. Вмешиваться не надо. Это будет только нервировать людей. Они все знают сами. Они — молодцы... Сейчас начнется заправка. Глухо, утробно загудят электромоторы насосов и вентиляторов, коротко и громко, как выстрелы, застучат клапаны, хищно зашипит воздух в дренажах — сколько раз он слышал все это! Каждая нота в этом шуме, каждый тихий щелчок магнитного пускателя, каждый стук команд-аппарата сплетались для него в мелодию старта, и он сразу мог уловить в ней фальшивую ноту — тут не нужно ни на какие приборы смотреть.

Все хорошо. Тихо подтягиваются цистерны-дьюары. Жидкий кислород парит. Паровозный белый пар. Бледнеет ракета. Иней ползет от днища кислородного бака, скоро вся будет белая. Это красиво. Вдруг подумал: «Какой сегодня день?» Пятница. По русским приметам понедельник и пятница несчастливые дни. Усмехнулся: «Придется поломать приметы...»

Потом, перед самым стартом, он сидел нахохлившись в бункере на своем обычном месте, у своего «персонального» перископа. Его чуть знобило.

— Готовность пятнадцать минут, — деревянным голосом заговорил динамик громкой связи. — Дежурному расчету покинуть стартовую площадку. Доложить об эвакуации личного состава и техники. Дежурным пожарным командам принять готовность номер один!

«Вся эта военная терминология: «личный состав», «готовность № 1» — нагнетает тревогу, создает представление об опасности, — подумал Королев. — Хотя опасность есть, конечно, всякое бывало... Нет, весь этот ритуал менять нельзя. И слова тоже. В словах не только тревога — в словах приказ, точность, порядок. Попробуй скажи: «Не будете ли вы любезны отвести фермы обслуживания» или «Убедительно прошу уйти со стартовой» — и все, конец, вся работа рассыплется к чертовой матери... Слова помогают всех держать в кулаке... Кулак нужен. Вялой растопыркой ничего не сделаешь. Пианист разве... Нет, и у него рука напряжена. Кулак, наверное, самое выразительное, на что способна рука... — Он посмотрел на свою руку. — Небольшая, но широкая кисть. Как у деда... О чем я думаю?! Чепуха

какая-то лезет в голову. Как тянутся эти минуты... Всегда кажется, что запаздывают команды. А может быть, и впрямь вылез какой-то «боб»?.. *»

— Готовность одна минута! Повторяю: минутная готовность!

«Нет, все в порядке. Все в графике...»

— Ключ на старт!

— Есть ключ на старт!

Пошел набор схемы запуска ракеты в комплексе со стартом. «Сейчас загорится табло...» — подумал Королев. Он обернулся, и тут же, словно взгляд его включил матовый стеклянный прямоугольник, вспыхнуло: «Ключ на старт!»

— Дренаж!

Королев приблизил лицо к перископу и на черной резине, окружавшей окуляры, почувствовал противную прохладу испарины со своего лица. Белое облачко кислородного пара растаяло: закрыли дренажные клапаны. Сейчас начнется наддув баков...

— Первая продувка! — По магистралям окислителя и горючего пошел азотный ветер.

— Есть наддув боковых блоков!

— Есть наддув центрального блока!

— Есть полный наддув!

— Пуск!

«Что это! Неужели она качнулась? Черт, кажется, я

* «Боб» — жаргон ракетчиков. Так называют какую-нибудь неисправность в ракете или космическом аппарате, причина которой еще не выяснена.

действительно заболеваю. Спокойно. Все в порядке. Остались секунды, считанные уже секунды...»

— Есть пуск!

«Теперь уже работает автоматика. Конечно, старт можно еще остановить. Одно движение руки к кнопке «Сброс схемы», и все...»

— Земля — борт!

Королев не отрывался от перископа. Совсем рядом стояла перед его глазами ракета. Он увидел, как быстро, но плавно отошла после команды кабель-мачта. Теперь ничего не связывает ракету со стартовой площадкой. Электрические цепи разомкнуты. Теперь судьба этого шара, спрятанного под обтекателем, там, наверху, зависит только от этой ракеты, только от нее.

— Зажигание!

— Предварительная!

Он увидел какое-то мгновенное озарение, короткий блеск, прежде чем бурое облако пыли и дыма забилось под ураганом ее двигателей, стремительно закрывая все вокруг. Оно успело подняться к белому конусу обтекателя, когда, опережая гром, который придет и сюда, под многометровую толщу бетона, вспыхнул внизу ослепительный ком света.

— Главная!

Ракета была неподвижна. Еще несколько мгновений нужно ей для полета. Она словно раздумывала секунду, стоять ей или лететь. О, как тягостны и громадны эти миги ее неподвижности! Как трудно угадать среди них тот, долгожданный, заветный, вместивший в себя столько сил и

дум миг, когда начиет расти все выше и выше, сначала совсем медленно, потом все быстрее и быстрее яростно клокочущий солиечиый столб, подиимающий в небо ракету!

— Подъем!

Вот ои! Вот он! Вот ои уже оторвался от земли, уже иесется вверх гигантский белый киижал, в сияиии которого корпус кажется прозрачиым, эфемериым. Пальцы Королева стисиули чериые рукоятки перископа, все плотиое, тяжелое тело его иапряглось, словно сам, своими мускулами рвал он сейчас иевидимые путы тяготеиия, давая свободу своей мечте, своему труду, делу всей своей жизни...

Только теперь до созиаиия Королева дошел ликующий, по-мальчишески звеиящий голос, все повторяющий и повторяющий восторжеииую скороговорку:

— Изделие идет устойчиво! Полет проходит иормальио! Давлеиие в камерах иормальиое! Изделие идет устойчиво!..

И вот уже долгожданное:

— Есть разделеиие!

Ступеии разделились. Ну, теперь, кажется, все...

И опять этот юиый победиый голос:

— Изделие идет устойчиво!

«Изделие... — подумал Королев, — глупо... Но кричи, кричи, дорогой ты мой, дорогие вы все мои!» Волиа неизбывиой теплоты и благодариости ко всем этим людям тут, в бункере, там, иа смотровой площадке, и к тем, которые были в МИКе *, и к тем, кто остался дома — иа заводе, —

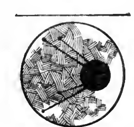
* М И К — моитажио-испытательный корпус.

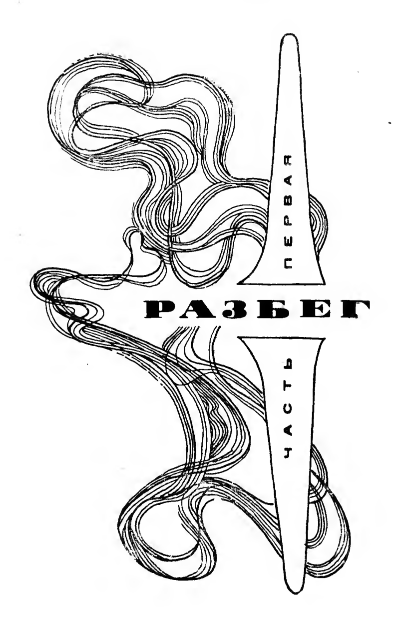
подкатила к горлу Королева. «Неужели все? Неужели свершилось? Ну, конечно, конечно! Сейчас с ИПов * придут параметры орбиты. Надо звонить в Москву, докладывать... Впрочем, пусть сделает виток, тогда доложим...»

Спутник уже пел свое «бип-бип» над Тихим океаном. Европа ужинала. Америка просыпалась. Шел 1957 год, четвертый день октября. Шли первые минуты Эры Космоса, в которую вступила планета Земля. Но она еще не знала об этом...

---

* И П — измерительный пункт.





ЧАСТЬ ПЕРВАЯ
РАЗБЕГ

Дело прошлое, но последствия налицо.

Овидий

«Однако ж мне положительно не везет... С Екатеринославом получилось некрасиво, но я желал только справедливости... И Мария Николавна ведет себя престранно. Право, не знаю, у кого достанет терпения испытывать ее равнодушие. Я не мальчик, наконец. И намерения мои ей отлично известны. Надобно решительно объясниться, и немедля. Нынче уже май, а в августе — прощай! Да, решено. Буду сегодня же говорить с ней...» — так бодрил себя Павел Яковлевич Королев, быстро шагая по Гоголевской, главной улице Нежина.

Гоголевскую тут по привычке называли Мостовой, потому что, прежде чем заложили ее булыжником, была она вся покрыта деревянными шпалами, о которых поминал в «Мертвых душах» Николай Васильевич Гоголь, описывая мостовую плюшкинского села. Шла эта улица через весь город, мимо женской гимназии Кушакевича, мимо сквера с памятником, к собору, к рыночной площади. Тут, на углу Мостовой и Стефано-Яворской, как раз и помещалась бакалейная лавка Москаленко. Николай Яковлевич, хозяин, был человек степенный, молчаливый, на иных лавочников — шустрых, суетливых — вовсе не похожий. По паспорту значился он «козаком Нежинского полка» и вид имел доподлинно казачий: широк и в плечах, и в талии, а вислым, тронутым серебром усам его могли позавидовать исконные запорожцы. В большом доме греческой постройки, крышу которого из лавки нельзя было разглядеть за могучими кронами гоголевского сквера, но расположенном совсем

рядом, помещалось многочисленное семейство Москаленко: Мария Матвеевна — жена, Юрий и Василий — сыновья, Маруся и Анна — дочки. Это еще не считая прислуги. Самого хозяина застать дома было трудно, дни его протекали в лавке, среди сахарных голов, кулей с мукой, пакетов с чаем, крупами и конфетами. Близость церкви не позволяла Николаю Яковлевичу торговать вином, и, если случалось покупателю спросить бутылку хересу или мадеры, он гонял хлопчика-услужающего в домашний погреб.

Дом держался на жене. Мария Матвеевна была тоже запорожских казачих кровей, из рода Фурса, женщина добрая, ласковая, но при всем своем миролюбии энергичная и волевая. Ее на все хватало: и детей наставить, и хозяйством управлять, и соления готовить, да такие, что известны были и шли нарасхват не только в соседних уездах, но и в далеких губерниях, в Либаве, Вильне, Риге и даже в самом Санкт-Петербурге! Однажды, воротясь из столицы, Мария Матвеевна в большой радости сообщила, что некая влиятельная особа — едва ли не князь — приняла от нее бочонок отборных огурчиков, за что непременно обещано было выхлопотать Москаленкам звание «поставщиков двора Его Императорского Величества». Короче, в славе отменных нежинских огурчиков ее трудов немало. И если уж говорить по правде, главные-то доходы давали именно соления эти, бочки, что уставились по всему двору, а не лавка Николая Яковлевича. Одно только название — лавка. Вот у Дьяченко это лавка! Первейший на весь Нежин магазин. Однако Москаленко не завидовали соседу. И дом их, пусть скромен, без затей новомодных, без праздных пиров, но чист, опрятен, всегда найдется, чем попотчевать гостей.

В последнее время гости бывали каждое воскресенье. Музыка, танцы, игры, одно слово — молодежь. Старшенький, Юрий, уже студент Историко-филологического института, бывшего лицея князя Безбородко, и Маруся уже совсем невеста, от женихов отбоя нет. Вот ведь и сегодня Королев придет непременно...

Да, Королев решил прийти сегодня обязательно, хотя к веселью был не расположен.

Дурное настроение Павла Яковлевича вызвано было несколькими причинами. Одна из них — назначение. Нынче летом институт князя Безбородко оканчивали 13 студентов. Тринадцать мест было и в списке, прислан-

ном из Петербурга, из министерства народного просвещения. Каждый волен выбирать. Данилов выбрал Екатеринослав *. А может быть, Королев тоже желает Екатеринослав?! Отчего Данилову протекция? Разве он в первых учениках? Королев отправился к директору оспаривать место. За Данилова вступился Сперантский, профессор русской литературы. Да и как ему не вступиться, коли Данилов у него в фаворе: сборник издал — «Песни села Андреевки Нежинского уезда». Эка невидаль, — триста крестьянских песен! Королев прямо сказал тогда Данилову:

— Надобно стремиться создать что-нибудь серьезное, солидное...

Уязвил.

Впрочем, не так уж и хотелось Павлу Яковлевичу в Екатеринослав. Да и велика ли разница: Екатеринослав или Екатеринодар **, который он выбрал в конце концов? Переживания его шли вовсе не от выбора этого, а от болезненно обостренного самолюбия. Всякий раз, когда случалась какая-нибудь, пусть даже вовсе пустячная, не чета назначению, история, где можно было усмотреть, а чаще даже не усмотреть, а домыслить умаление чести, злые желваки начинали ходить под смуглой кожей его лица. Все мерещилось ему попреком низкому его происхождению.

Павел Королев, сын отставного писаря, бессрочноотпускного унтер-офицера из Могилева, дом родительский покинул после завершения своего образования в Могилевской духовной семинарии, в которой состоял также и надзирателем. Служба по духовному ведомству не обещала ему ничего интересного, ограничивая пищу для его ума, острого и критичного. Он решил поступить в нежинский Историко-филологический институт и зачислен был в августе 1901 года казеннокоштным студентом. Казеннокоштные с давних, еще догоголевских, времен содержались на полном пансионе и, кроме мыла, ни на какие нужды денег могли не тратить. Своекоштные, вольноприходящие, естественно, были побогаче. Кстати, уже тут чувствовал Павел Яковлевич первую между ними грань. И хотя ни разу не ходил Королев к папироснику Борцу, ссужавшему студентам деньги под большие проценты,

* Екатеринослав — ныне Днепропетровск.
** Екатеринодар — ныне Краснодар.

все-таки даже среди казеннокоштных был он небогат, а следовательно, зависим и страдал от этого.

Зато в науках никому не уступал. Все годы ходил в лучших учениках и курс по словесному отделению окончил лишь с единственной тройкой по истории римской литературы. 18 июля 1905 года должны были вручать ему аттестат с долгожданной строчкой: «Получает звание учителя гимназии».

Павлу Яковлевичу шел двадцать девятый год, возраст степенный, — он давно уже помышлял об устройстве будущей своей жизни и в последнее время в размышлениях своих неизменно возвращался к черноглазой Марусе, сестре Юрия Москаленко, нынче поступившего на первый курс, барышне редкой красоты. Уже два года бывал он в ее доме и не раз имел случай выказать ей свое внимание. Но она словно и не замечала его. Иногда взглянет так дерзко, смерит его с головы до пят и засмеется. Однажды зимой на катке Павел Яковлевич даже пробовал объясниться, но Маруся убежала. И хотя родители ее относились к Павлу Яковлевичу в высшей степени благосклонно, все равно в ее присутствии чувствовал себя подчас как-то напряженно, часто оборачивался вдруг: ему казалось, кто-то тайно смеется над ним за его спиной...

Сегодня тут все было как обычно: стихи, песни, и вот уже захрипела вальсом широкая граммофонная труба. Музыка нынче мешала ему. Да и все это веселье тоже. Сегодня острее, чем обычно, почувствовал он, что перерос эту компанию, что ему скучно средь вечно веселящихся барышень и их улыбчивых кавалеров. Музыка, музыка... Вот Доль, студент, тоже словесник, взял виолончель, а Мария Матвеевна достала свою скрипку. «Странно, — подумал Павел Яковлевич, — где же это она научилась играть на скрипке?» Василий, младший брат Маруси, аккомпанировал им на пианино. В столовой слышался красивый баритон Юрия:

Пробежав по струнам,
Золотым певунам,
Не жалею ни груди, ни глотки:
И сияй, и светлей,
Наш родимый лицей,
Знаменитый лицей Безбородки!

«По первому году все влюблены в институт. Погоди, через год-два уж не запоешь о «любимом лицее». Юное молодечество и неиссякаемая энергия Юрия раздража-

ли Павла Яковлевича. «С ним опять этот Алеша, офицерик, кажется, неравнодушен к Марусе», — подумал Павел Яковлевич.

Завидев Королева, Юрий закричал:

— Вот кто нас рассудит! Считаете ли вы, Павел Яковлевич, что Цусимское сражение есть не только военное, как думает наш поручик, но и политическое поражение? Я убежден, что волнения в столицах тому подтверждение...

Королеву недосуг было заводить политический спор, не до Цусимы сейчас было ему.

— Увольте, господа, — он поднял вверх руки.

— Павел Яковлевич не имеет охоты прослыть неблагонадежным, — вскользь бросил поручик, улыбнувшись одними губами.

Королев быстро обернулся. Опять заходили на лице его желваки.

— После этаких баталий, как Цусимское сражение, милостивый государь, я сам готов раздавать прокламации! — с расстановкой, глядя прямо в глаза поручику, твердо сказал Королев и, круто повернувшись, быстро прошел в гостиную. Не остыв еще от вспышки, направился к Марии Николаевне. Она сразу заметила какую-то упрямую решимость в его быстрой широкой фигуре, в том, как неловко обошел он танцующую сестренку Нюшу, и, глядя в его серые, широко расставленные глаза, смотревшие на нее в упор, поняла, что разговора, которого она давно избегала, нынче уж не избежать.

— Мне надобно говорить с вами, Мария Николаевна, — сказал он глухо, но твердо.

На предложение Павла Яковлевича Королева стать его женой Мария Николаевна ответила решительным отказом. Право же, у нее и в мыслях не было выходить замуж! Едва две недели минуло как окончила она гимназию и решила к осени отправиться в Петербург, на Высшие женские курсы, изучать французский язык. Однако все обернулось иначе.

После объяснения с Марией Николаевной Королев отправился к ее родителям. Николай Яковлевич выслушал его внимательно, Мария Матвеевна всплакнула чуток для порядка. Перекрестила. Поцеловала в лоб. Предложение было принято. Собрался семейный совет, целая гостиная

набилась, все дядьки и тетки Москаленки, Лазаренки, Фурса — вся родня. Решение вышло единодушное: ни в какой Петербург Марусю не пускать. Подумать только, Петербург! В этакую даль отпускать одну! Да и где она жить там станет? А столоваться? Знакомых, родни нет никого. Стало быть, пансион искать? Не ровен час какой-нибудь шалопай голову скрутит. Да и что за нужда в этих курсах? Вон докторша окончила курсы. И что? Каждый день голых мужиков в больнице смотрит. Нет, курсы — это пустое, не пускать ни в коем случае! Замуж пора. Вот женихов полон дом... Опять заговорили о Королеве. Мария Николаевна убежала в слезах.

С уговорами не спешили, но настроены мать и тетки были решительно. Марии Матвеевне сыграть свадьбу хотелось куда больше, чем дочери. Давно уже мечтала она об этом, не раз чудилось ей желтое трепетание свечей, дрожащие в поднятых руках венцы, белый дым фаты, благолепие ровных голосов хора — все представляла она до мелочей, внутренне готовилась к этому торжеству и теперь не могла сдержать своего нетерпения.

— Ну и что некрасив? — успокаивала она дочь. — Вон поручик красив, а что толку? Один вист на уме. Перекати-поле. Нынче полк здесь, а завтра неизвестно где. Павел Яковлевич человек солидный, образованный. И любит тебя...

И тетки точили изо дня в день. Мария Николаевна держалась два месяца. Однажды вечером отец вошел к ней, погладил по голове:

— Ну что ж, Маруся, может, мама права... Выходи за Павла Яковлевича. Слюбитесь. Будет муж, будет семья, пойдет жизнь...

— Ну, если и ты, папа... — она ткнулась лицом в его плечо. Отец молча гладил ее по голове, приговаривал:

— И пойдет, и пойдет жизнь...

Как бывший казеннокоштный студент, которому по окончании института надлежало в течение трех лет выплачивать за пансион деньги, Павел Яковлевич Королев обязан был подавать прошение с просьбой разрешить ему вступить в брак. Просьба сия была удовлетворена 3 дня августа 1905 года.

В книге бракосочетавшихся в Соборно-Николаевской церкви города Нежина отмечено вступление в брак преподавателя Екатеринодарской гимназии Павла Яковлевича Королева, 28 лет, и дочери купца Марии Николаевны

Москаленко, 17 лет. Венчаны в Николаевском соборе священником Георгием Спасским. Поручители по жениху: брат Иван Яковлевич Королев и чиновник Могилевского губернского присутствия Иван Адамович Волосиков. Поручители по невесте: казак Михайло Матвеевич Фурса и учитель Василий Матвеевич Фурса. 15 дня августа 1905 года.

Через день после венчания молодой супруг отбыл вместе с женой в город Екатеринодар согласно назначению преподавателем русского языка в мужскую гимназию.

2

> Родиться на свет — самая простая штука, но прожить на свете — это уже очень мудрено.
>
> Дмитрий Писарев

В Екатеринодаре Королевы пробыли одну зиму. Надуманное нежелание ехать в этот город переросло у Павла Яковлевича в неприязнь, он упорно стремился отсюда и к лету добился перевода в Житомир, преподавателем русского языка и словесности в первую мужскую гимназию. Житомир вряд ли был лучше Екатеринодара, но Королев несколько успокоился оттого, что настойчивость его возымела результаты.

Неподалеку от гимназии, на Дмитриевской улице*, сняли квартиру. Осенью, когда начались занятия, Павел Яковлевич пропадал в гимназии. Появились новые знакомства, и многие вечера проводил он за разговорами о японской войне, Толстом, спиритизме, эмансипации, — разговорами подчас горячими, весьма либерального толка, ах, сколько таких обожаемых русской провинцией разговоров велось тогда повсюду, удивительных, яростно пустопорожних. Там курили, ей это было вредно: беременна. Тянулись длинные вечера унылой мокрой осени. Ставни в доме на Дмитриевской закрывали рано. Мария Николаевна оставляла свет только в гостиной. Сидела одна, читала или думала о своей жизни...

Не ладилось у них в семье. Тут, уже в Житомире, по-

* Нынче улица Леваневского.

няла она окончательно, что не любит и никогда не полюбит своего мужа. Да, он умный, образованный, хороший человек, да, он внимателен к ней, хотя и ревнив безмерно. Но что из того, если все в нем не нравилось ей: и походка, и глаза, и манера забрасывать со лба волосы, и жесткие прямые усы. Немил он ей был. Ни понять, ни объяснить нельзя это: немил. Все, все хорошо, только нет любви, а значит, все, все плохо. «На чем же держится моя семья?» — спрашивала она себя и не находила ответа. Все надежды связывала она теперь с рождением ребенка, ждала его с нетерпением и страхом.

Перед самым новым 1907 годом, в ночь на 31 декабря родился мальчик. Крестили в Софийской церкви. Павел Яковлевич сам пригласил крестных: учителя С. Е. Базилевича и соседку — жену другого преподавателя С. С. Титову. В метрическую книгу волынской духовной консистории записали: Сергей. Так появился на белом свете Сережа Королев, толстенький, вихрастый крикун. Бабушка Мария Матвеевна смеялась:

— Шаляпин родился!

Скоро, вдоволь насмотревшись на внука, счастливая бабушка уехала в Нежин. Мария Николаевна осталась опять одна.

Молодой маме нелегко приходилось в чужом городе, где у нее не было ни родных, ни друзей...

Ее надежды не оправдались: ничего не изменилось в их семье после рождения Сережи, разве что Павел Яковлевич стал еще более подозрителен и ревнив. Она обрадовалась, когда он сообщил о своем намерении переехать в Киев. Как ни пугало ее переселение с грудным младенцем, но Киев все-таки ближе к своим.

В Киеве ждала их печальная весть: в Могилеве умер Яков Петрович, отец Павла Яковлевича. Павел остался старшим в семье и теперь все — мать, две сестры и два брата — смотрели на него как на кормильца, ждали его участливости. Что же делать? Нелегко прокормить на жалованье учителя словесности гимназии мадам Бейтель жену, сына и семью отца. Семь ртов. Он знал, что такое бедность. Только-только, казалось, начал становиться на ноги, выбиваться в люди, и вот... Снова, снова вяжут его по рукам и по ногам, снова вбивают в нищету...

После переезда могилевцев в Киев Павел Яковлевич

ожесточился еще более. И понять его можно было: постоянная толчея в крохотной двухкомнатной квартирке, робкие намеки, что деньги опять кончаются, визг и драки сестер-двойняшек, плач сына, жена, сидящая с книгой в руках.

— Книга — это прекрасно! — желчно говорил он. — Но не лучше бы было погулять с ребенком?

— Но я только что пришла...

Он отворачивался, сдерживая вспышку беспричинного гнева, за которую потом самому же будет неловко.

— Ты совсем улыбаться разучился, — робко, словно извиняясь, сказала однажды Мария Николаевна мужу.

— Мне не до улыбок. — Он посмотрел на нее устало и равнодушно, как на вещь.

«Зачем я здесь? — вдруг спросила она себя. — Почему я живу в этой семье? Что удерживает меня подле этого в общем чужого мне человека?»

Мать мужа Домна Николаевна не обижала невестку, сразу признав в ней хозяйку. Но золовки буквально не давали ей прохода, выслеживали, положив за правило каждый вечер сообщать Павлу Яковлевичу какую-нибудь ябеду на жену. Стоило Марии Матвеевне заехать из Нежина в гости к дочери, как они учиняли обыск в квартире: не оставила ли она где-нибудь золотой червонец. Бесконечный унизительный контроль над каждой статьей семейного бюджета, над любым визитом, разговором, любым шагом вне дома, все эти колкие мелочи, каждая — пустяк, а все вместе — это очень тяжко, делали жизнь Марии Николаевны невыносимой. В ней все более и более укреплялось желание оставить семью мужа, разом покончить со своею несвободою, начать новую, самостоятельную жизнь, пусть даже более трудную, но имеющую какой-то смысл для нее, какую-то перспективу, будущее светлое продолжение.

Уже не раз заводила она разговор с Павлом Яковлевичем о Высших женских курсах. Он был категорически против. Мария Николаевна написала отцу. Старик Москаленко уже чувствовал, что со свадьбой Маруси они поторопились. Жаль было дочку. В письме из Нежина Мария Николаевна нашла 50 рублей — вступительный взнос на курсы. Отец писал, что будет платить за ее учебу. Между строк сквозило осуждение Павла Яковлевича.

Курсы только подлили масла в огонь семейной распри. Семья разваливалась на глазах. Впрочем, развали-

лась она уже давно, просто не было у них смелости поверить в это.

Наконец она решилась. Сережу отнесла к знакомым, а сама уехала к сестре: Нюша уже училась на курсах. Через два дня из Лодзи приехал брат Юрий и отвез Сережу к деду, в Нежин. Павел Яковлевич был вне себя. Просил, умолял, вдруг срывался на крик. Однажды вбежал к ней совершенно вне себя, с белыми глазами, выхватил пистолет, грозил, требовал, чтобы она вернулась.

— Пойми и запомни, — сказала она тихо, почти ласково, — я никогда не вернусь. — Она почувствовала себя необыкновенно счастливой. Это был самый светлый ее день после свадьбы...

Маленький черноглазый мальчик сидел на ступеньках дедовского дома и улыбался солнечным зайчикам, прыгнувшим из весенних луж на уже сухое и теплое дерево крыльца. Он улыбался, он не знал, что у него уже нет отца.

3

Молодость счастлива тем, что у нее есть будущее.

Николай Гоголь

Когда маленький Сережа готовился поступать в приготовительный класс, он написал сочинение «Дедушка». Совсем коротенькое: «Дедушка мой был давний охотник. Жил он в своем доме. Там был огромный двор и большой сад. Двор весь зарос травой. Около ворот была собака». Все. Вот в этом доме, на траве этого двора и прошло его счастливое, одинокое, странное детство.

Единственный маленький человечек в большом доме, он был и его повелителем, и его рабом. Его любили все: дед и бабка, дядьки и тетки, и приказчик деда — парень лет восемнадцати, который по дому числился за дворника, и Варвара — правая рука бабки по всем хозяйственным делам, и сестры ее: кухарка Анюта и горничная Ксеня, и молоденькая учительница женской гимназии Лидия Маврикиевна, и старушка Гринфельд — ее мать, которые квартировали у Москаленко. Все его любили, но он был оделен родительской любовью как раз тогда, когда она нужнее всего человеку. Он был всегда опрятно одет, все-

гда сыт на славу, и всегда одинок, и почти всегда грустен. Все ухаживали за ним, и никому до него не было дела. Все играли с ним, а он больше всего любил залезать на высокую крышу погреба слева от вечно замкнутой калитки и следил глазами, как по улице к базарной площади медленно тянутся запряженные ленивыми волами подводы. Его никогда не пускали за калитку — таков был приказ Марии Николаевны, она боялась, что Павел Яковлевич в ярости своей может выкрасть Сережу. Мальчик не знал, как живут люди за забором. Нет, знал кое-что. Знал, например, что за одним забором жила богатая семья Рыжковых, там не было детей, там всегда было тихо. За другим забором помещалась гостиница «Ливадия», там вечная суета, движение, но там тоже никогда не звучали детские голоса. После киевской сутолоки Сережа поначалу скучал от тишины большого дома и неподвижности сада, а потом обвык и не томился одиночеством. Он не скучал даже тогда, когда уходили все и запирали его одного в молчаливых комнатах. Когда учительница Лидия Маврикиевна приходила из гимназии, он кричал ей из дальней комнаты:

— Это вы, Лидия Маврикиевна? Я рад, что вы пришли...

Но не выходил, продолжал играть. Часами просиживал он перед большим ящиком с кубиками, который привез ему из Лодзи дядя Юра, и в спальне деда поднимался целый город с высоким собором, большими домами с колоннами, лавками и мостами. Зимой он катался во дворе на салазках или усердно лепил больших снежных баб с угольными глазами и носом-морковкой. Лепил всегда один. В эти часы он никогда не капризничал, потому что ему не было скучно так играть, вернее, он не понимал, что ему скучно, не зная обычного веселья детских игр. Много лет спустя, уже студентом, он скажет с грустью: «Детства у меня, собственно говоря, не было...»

Правда, в первый год своей жизни в Нежине Сережа был с мамой. Мария Николаевна понимала, что с курсами придется немного повременить: мальчик еще совсем маленький. Потом мама уехала, а он остался. Теперь мама приезжала только по субботам. О, это было настоящим праздником! Калитка распахивалась настежь, и они шли гулять. Летом они уходили далеко-далеко, в такие дали, которые были даже не видны с крыши погреба, —

к реке, на базарную площадь, потом сидели в гоголевском сквере, мама сидела, а он носился по аллеям и вокруг старинных фонарей подле памятника и качался на тяжелых цепях ограды, косясь на грустное бронзовое лицо человека с большим тонким носом...

Как же это было замечательно, когда приезжала мама!

К вечеру они садились с ней на широкое с колоннами крыльцо и она читала ему разные книжки про скатерть-самобранку, и ковер-самолет, и озорного Конька-Горбунка. Мама читала, пока не наплывали сумерки. Над вишнями дедовского сада поднималась огромная желтая луна. Мама откладывала книжку и продолжала сказку. Это были уже ее собственные сказки, и это было еще интереснее, чем в книжке. Потом бабушка звала их пить чай в столовую. Теперь все — и сад, и луна — весь мир оставался за закрытыми ставнями, на столе что-то тихо бормотал самовар, жарко поблескивающий в желтом свете большой керосиновой лампы, — как любил он эти субботние чаепития с мамой!

Мария Николаевна, сама еще так недавно вышедшая из отрочества, увлекалась героями Купера и Майн Рида и, как могла, воспитывала в сыне мужество и смелость. Она специально посылала его в дальние темные комнаты, в ночной сад за каким-нибудь пустяком, и он, робея и оглядываясь, шел, побеждая в себе страх.

А еще Сережа любил дядю Василия. Дядя слыл добряком и действительно любил племянника. Он катал Сережу на велосипеде, играл в крокет, показывал хитроумнейшую штуку — фотоаппарат — и даже один раз разрешил нажать блестящую пуховку на конце тросика. В фотоаппарате сухо щелкнуло. Старший дядя — Юрий, тот, что привез кубики из Лодзи, — тоже был живой, веселый, но в крокет не играл. К нему приходили товарищи, и они подолгу спорили о чем-то непонятном. Юрий спорил громче всех; очень горячился. Недаром бабушка смеялась: «Наш Юра может печку уговорить перейти из угла в угол...» А однажды, когда они так спорили, в дом постучал пристав. Бабушка пошла ему отворять и несмешно смеялась в прихожей, приглашала пристава на именины, хотя Сережа точно знал, что никаких именин нет. Пристав ушел, а бабушка вернулась вовсе не веселая.

Он быстро взрослел в окружении взрослых, их забот и речей. За столом часто поминали Порт-Артур, и однаж-

ды Сережа вбежал в комнату с радостным воплем, размахивая игрушечной саблей:

— Бабушка! Победа! Я всем японцам срубил головы! Пошли скорее!

В саду на дорожках валялись красные бутоны пионов. Бабушка посмотрела на обезглавленную клумбу и вздохнула...

На смену кубикам пришли солдатики. Сережа рано научился читать, никто и не заметил, как и когда он научился. В пять лет он уже писал печатными буквами и читал книжки. Самый ранний из сохранившихся автографов Сергея Павловича Королева датирован 1912 годом. Подарил дядьке свою фотографию и вывел на обороте: «Дорогому Васюне от Сережи». Почти все буквы накарябаны в зеркальном отображении и дата тоже. Мария Николаевна попросила Лиду Гринфельд, учительницу, позаниматься с мальчиком, подготовить его в первый класс гимназии. Он учился охотно, особенно любил арифметику, хорошо решал устно короткие задачки, заучивал басни, стишки и любил пересказывать рассказики из «Задушевного слова». Когда Лидия Маврикиевна читала басни, слушал не шелохнувшись. Потом спрашивал: «Кто такой куманек?» Она объясняла. «А что значит вещуньина?» Теперь все ясно. Он успокаивался...

Несмотря на изоляцию от других детей и замкнутый образ жизни, он не был «букой», увальнем, медлительным тугодумом, напротив — отличался подвижностью, шустростью даже, только была в нем какая-то недетская уравновешенность, которая словно тормозила всякие бурные изъявления его натуры.

Пожалуй, самым ярким событием его нежинского бытия явился полет Уточкина летом 1913 года. Прославленный авиатор гастролировал тогда во многих городах России и проездом попал в Нежин. Город заволновался. Группки людей окружали афишные листы, обсуждая будущее невероятное представление, настолько невероятное, что никто, как водилось обычно, не осуждал дороговизну билета — один рубль. В день полета к трем часам ярмарочная площадь, на которой стоял привезенный утром с вокзала биплан, была окружена безбилетным народом. На крышах и деревьях зрели гроздья мальчишек, а солдаты 44-й артбригады, квартировавшие в Нежине, оцепили площадку для солидной публики.

На площадь Сережа пришел с дедушкой и бабушкой.

Мария Матвеевна была охотница до всяких технических новинок. В поезде она уже ездила не раз, в Либаве знакомый офицер показывал ей подводную лодку и даже водил внутрь страшной субмарины, и пропустить полет аэроплана она никак не могла. Сидя на плечах деда, Сергей видел, как небольшого роста решительный человек, на ходу натягивая кожаный шлем на рыжую голову, взобрался на биплан и крикнул что-то громко и коротко солдату, стоящему у пропеллера. Солдат рванул лопасть, аэроплан затарахтел, затрясся, десятка два других солдат ухватились за его крылья и хвост. Желтое облако пыли, поднятой пропеллером, потянулось к канотье и зонтикам нарядной публики. Толпа чуть зашевелилась, но терпела безропотно.

Прогрев двигателя продолжался около получаса. Наконец Уточкин взмахнул рукой, аэроплан дико взревел, пыль поднялась смерчем, и Сергей уже с трудом различал в желтом облаке контуры солдат. Потом аэроплан, дергаясь, покатился по площади все быстрее и быстрее, некоторое время солдаты бежали за ним, держась за крылья, потом отстали. И тут аэроплан полетел! Сергей видел, как он сначала подпрыгивал, легко ударяясь колесами оземь, а потом оторвался и... полетел! Волна восторга прокатилась по толпе. Чуть кренясь, аэроплан все набирал высоту и поднялся уже метров на пятнадцать!

Уточкин пролетел километра два и сел на поле близ скита женского монастыря. Толпа хлынула к месту посадки качать героя, а Сергей с дедушкой и бабушкой пошли домой.

Вечером, когда пили чай, только и разговоров было, что о полете. Бабушка критиковала аэроплан и вспоминала воздушный шар, что летал в Нежине лет двадцать назад со двора пивоварни чеха Янса и приземлился за три квартала на Миллионной. Ну как же, она хорошо помнит, как выпрыгивали из корзины аэронавты прямо на дерево в усадьбе Почеки. Вот это был полет!..

Осенью 60-го, когда отбирали летчиков в отряд космонавтов, Королев вдруг вспомнил рыжего Уточкина, так ясно вспомнил весь этот далекий, солнечный день и острый запах желтой пыли...

К осени 1914 года, уже после объявления войны, обнаружилось, что финансы Москаленко в большом рас-

стройстве. Появились новые энергичные люди со специальными машинами, это уже не кустарное соление, а фабрики целые; где было Марии Матвеевне угнаться за этими капиталистами, не те уже силы. Торговля ее хирела. Решено было срочно ликвидировать все дело, продать и магазин и дом. В последнее время дом стал каким-то ненужным. В этих комнатах, недавно еще таких шумных и веселых, стало вдруг непривычно пусто и тихо. Все дети разлетелись: Маруся и Нюша — в Киеве на курсах, Вася уже кончил институт и тоже в Киеве. И Сережа скучает в Нежине... А тут еще война, спаси и сохрани...

Василий Николаевич снял квартиру на Некрасовской, с великими трудами и шумными хлопотами собрались, погрузились, переехали, наконец зажили, как прежде, все вместе, одной большой семьей. Да, все как прежде, вот даже Варвара — верная душа с Анютой-кухаркой тут, все как прежде и все — другое, совсем не похожее на милую нежинскую жизнь. И квартира тесна, и без хозяйства сиротливо, и дети не те уже, взрослые, самостоятельные, и город — чужой, большой, шумный. И большая, шумная, совсем незнакомая жизнь проникала сквозь стены новой квартиры, принося с собой неизведанные тревоги — никуда не уйти от них...

Уже открылись первые госпитали. Нюша работала сестрой милосердия, делала перевязки, дежурила по ночам. Однажды взяла с собой сестру. Мария Николаевна всю ночь просидела подле умирающего прапорщика. Он метался в бреду, выкрикивая обрывки ругательств, потом замолкал, откидывался весь мокрый на подушки, просил пить. Под утро удивленно улыбнулся Марии Николаевне и сказал:

— Никогда не думал, сестрица, что я такой крепкий: никак помереть не могу...

Через час его отвезли в палату умирающих, а доктор сказал Марии Николаевне:

— Вам, я вижу, нехорошо. Не советую приходить к нам. Вы человек образованный, сможете другую пользу приносить...

Мария Николаевна училась и работала в канцелярии курсов. За это ее освободили от взносов за учение и еще платили двадцать рублей. Но денег в семье все равно не хватало. Цены росли как на дрожжах. Варвара возмущалась:

— Даже хлеб и картошка вдвое дороже!

На Крещатике бестолково шумели «патриотические» демонстрации: «За Россию, за победу!», а рабочие бастовали. Недовольных стригли в солдаты, а на их место присылали военнопленных. На «Ауто», «Арсенале», у Гретера и Криванека, Фильверта и Дедины * работали немцы. Киевские окраины роптали. В городе появились листовки. А с фронта ползли тревожные слухи: армия отступала, военные неудачи весной и летом 1915 года еще больше обострили, обнажили противоречия в тылу. И не верилось, что так недавно существовал в этой жизни тихий зеленый Нежин, чаепития за закрытыми ставнями, восторги после полета Уточкина... Другой мир...

В то время всем как-то было не до Сергея. Мария Николаевна передала в архив Академии наук СССР одну его короткую запись, выдающую в нем мальчишку наблюдательного и отчасти характеризующую атмосферу киевской его жизни:

«Мои мнения о тете Нюше.

Плохой день тети Нюши.

Тетя Нюша встала серьезная и мрачная. Она уже не смеется так весело, как в свой добрый день. Она уходит на курсы. Откуда возвращается усталая и недовольная. Молча пообедает, идет отдыхать. Отдохнувши, она снова идет иногда на урок или на курсы. И возвращается мрачнее тучи! А я боюсь сказать лишнее слово.

С. Королев.

Добрый день тети.

Я прихожу утром к тете, она меня встречает ласково и весело смеется и целует. Потом днем читает и за обедом разговаривает! Я с ней играю в игры и карты и лежу разговариваю. Иногда помогает клеить и делать всякие вещи. В общем добрый день лучше плохого».

Он все время чем-то занят: раскрашивает картинки, клеит модельки, собирает марки, играет в солдатики, строит мосты из кубиков. А однажды Григорий Михайлович принес ему сразу несколько цветных шаров...

С Григорием Михайловичем они познакомились уже давно, еще до того, как Сергей оставил Нежин. Мама

* Крупные киевские заводы. В 1915 году на них и других предприятиях работало 1239 немецких военпопленных.

привезла его в Киев вырезать гланды. Их встретил высокий стройный мужчина лет тридцати с приятным, несколько удлиненным лицом, спокойными ясными глазами. Это и был Григорий Михайлович Баланин.

Курсисткой Мария Николаевна снимала комнату на Фундуклеевской. У хозяина был сын-тупица, и Григорий Михайлович натаскивал его по математике. Так Мария Николаевна познакомилась со своим вторым мужем.

Баланин был человек интересный. Сын объездчика в лесничестве, он окончил сельскую школу, потом учительскую семинарию, которая, к его собственному удивлению, не убила в нем охоты учиться дальше. Он уехал в Петербург, где ему удалось поступить в учительский институт. Положенные годы отработки провел он в Финляндии и Карелии, накопил там денег и уехал в Германию. Из Германии Григорий Михайлович вернулся с дипломом инженера по электрическим машинам и блестящим знанием немецкого языка. Однако в России немецкий диплом считался неполноценным, и, чтобы получить звание инженера, Баланин поступает в третий институт — Киевский политехнический, открытый в 1898 году. К тому времени, когда он познакомился с Марией Николаевной, он числился в студентах, но студенческого в нем было мало: взрослый, сложившийся человек, отличный инженер, который, однако, не мог доказать это на деле. Лишь в 1913 году получил он диплом инженера.

Но тогда, в киевской больнице, весь в тревогах перед ее белой суровой чистотой, где, как он понимал по особенной ласковости матери, с ним должны были сделать что-то неприятное, маленький Сережа еще не мог знать, что человек этот сыграет в судьбе его одну из важнейших ролей, принесет ему так много добра и немало огорчений, а потом станет на долгие годы его старшим товарищем. Тогда было первое знакомство.

В Киеве Баланин часто бывал в доме Москаленко, потом он уехал в Петроград, оттуда в Борисоглебск, в Тамбовскую и Воронежскую губернии, где консультировал строительство первых в тех краях элеваторов. Наконец похудевший, возмужавший воротился в Киев и в первый же вечер навестил квартиру Москаленко. Вскоре бабушка как-то вечерком объяснила Сереже, что мама выходит замуж за Григория Михайловича, что теперь он, мама и Григорий Михайлович будут одна семья.

— А ты? — спросил Сережа.

Бабушка улыбнулась.

С жестоким отроческим эгоизмом, свойственным всем мальчишкам его лет, Сергей почувствовал вдруг неприязнь к Баланину. Теперь разрушался уже не только мир дедовского дома, но и мир людей, доселе населявших его. Дети консервативны. Он не хотел никаких перемен. Пусть всегда рядом мама и бабушка, усталая тетя Нюша и веселый дядя Вася. Других не надо. Их появление сломает привычную гармонию семьи — он чувствовал это интуитивно и интуитивно сопротивлялся грядущим переменам.

Но не в его силах было остановить их. Мария Николаевна добивалась развода, но Королев упорствовал, дело затягивалось. Вскоре вместе с сестрой Нюшей она уезжает в Саратов, куда эвакуируют Высшие женские курсы. Начинается трудная, голодная, зыбкая пора «хождения по мукам». А Сережа опять остался с бабушкой.

Наверное, если бы Мария Николаевна не уехала из Киева, не было бы этих смешных и трогательных писем мальчика, стоящего на границе детства и отрочества:

> «Мне было очень скучно 28 февраля и теперь не весело, учиться трудно... Милая и дорогая мама, я сделаю 25 марта* крем, на свои деньги куплю сметаны на 90 коп. и устрою угощение, а Юра мне обещал рубль. Погода то плохая, то хорошая... Мне очень, очень трудно учиться. По закону божьему и арифметике...»
>
> «Милая мама я о тебе не скучаю и прошу писать, как твое здоровье, а то ты снилась мне нехорошо... Я ел за вас блины и съел штук восемь, а перед этим штук 5... Аэроплан склеил, очень красивый...»

Мама вернулась к лету. Бракоразводный процесс состоялся наконец. Павел Яковлевич требовал, чтобы ему отдали сына, но суд отказал. В ноябре 1916 года Мария Николаевна вышла замуж за Григория Михайловича Баланина.

В начале 1917 года Григорий Михайлович был переведен в Одессу в управление Юго-Западной дороги. 26 апреля 1917 года Сергей писал отчиму:

> «Милый папа!
>
> Я и мама здоровы. Я тебя очень прошу сделать мне трапецию. Мама готовится к экзаменам, и по-

* 25 марта — день именин Марии Николаевны.

этому мы выедем числа 15-го, 16-го... Я занимаюсь художеством и рисую красивые картины... Только пожалуйста, если мама не выдержит экзаменов, то ты не сердись. Я буду скоро в первом классе и приеду к тебе первоклассником»...

Мария Николаевна и Сергей приехали в Одессу под вечер. Когда у дома разгружали чемоданы, Сергей все смотрел туда, где, как ему сказали, должно быть море, но не видел ничего, кроме желтых окон, где уже вспыхнули лампы. Утром он проснулся рано, быстро вспомнил, где он, и, крадучись, потянув вверх ручку, чтобы не скрипнула дверь, проскользнул на улицу. Шел быстро, потом побежал. Утро было пасмурное, без солнца. Яркая безбрежная синь, свободно бегущая во все пределы, открылась ему. В первый раз в жизни увидел он море. Ветер сильный, дышащий свободой, налетал порывами, Сергей продрог, но не уходил, все стоял и смотрел. И вдруг засмеялся, сам не зная чему. А смеялся он потому, что увидел море, потому что, глядя на простор, всем существом своим почувствовал огромность будущей своей жизни и поверил в ее грядущие восторги, в то неизвестное еще, но удивительное и прекрасное, что ждет его впереди.

4

...На долю моего поколения выпало столько войн, переворотов, испытаний, надежд, труда и радости, что всего этого хватило бы на несколько поколений наших предков.

За время, равное обращению Юпитера вокруг Солнца, мы пережили так много, что от одного воспоминания об этом сжимается сердце. Наши потомки будут, конечно, завидовать нам, участникам и свидетелям великих переломов в судьбе человечества.

Константин Паустовский

Спустя некоторое время Баланин стал начальником портовой электростанции. Сначала они снимали квартиру на Канатной, но вскоре выпал случай переехать по-

ближе к электростанции, и они обосновались на Платоновском молу в просторной квартире двухэтажного дома, балкон которой выходил на море, а внизу цвела сирень и зеленели олеандры. И буквально с первых дней своей одесской жизни маленькая семья портового инженера была втянута в водоворот событий, поломавших весь привычный уклад «Одессы-мамы».

Наверное, ни один другой город не переживал в те годы столько перемен, сколько выпало на долю крупнейшему южному порту России. Власть была пестра и неопределенна: органы Временного правительства не считались с Советом рабочих депутатов, Совет не признавал, по сути, Временное правительство. В мае 1917-го появился Румчерод — исполком советов румынского фронта, Черноморского флота и Одесской области. Там все агитировали за войну до победного конца. Баланин ходил на диспуты, возвращался хмурый: «победного конца» не видать, одни разговоры, трескотня.

— Большевики не примирятся с ними, я чувствую, — говорил он Марии Николаевне. — Вот погоди, еще заварится каша...

В декабре открылся II съезд представителей румынского фронта. Здесь верх держали большевики. Положение накалялось. То там, то здесь происходили стычки, драки, каждую минуту они могли стать запалом настоящего боя.

Город встречал новый, 1918, год в ожидании неведомых перемен. По улицам маршировали вооруженные ахтырцы, моряки с «Синопа» *, рабочие Красной гвардии. 14 января началась уже серьезная стрельба. Юнкера и гайдамаки держались дня два. Уличные бои то затихали, то разгорались снова. Третья городская гимназия, в которую определили Сергея осенью, закрылась на неопределенное время. Молоденький, очень воспитанный инспектор привез на Платоновский мол документы гимназиста Королева. Теперь бывший гимназист сидел дома: мама строго запретила выходить за ворота порта, но и отсюда он отлично слышал далекие, звенящие над морем выстрелы. Потом на стене электростанции он увидел наскоро прикрепленный серый листок: «Ко всем трудящимся города Одессы...» — в городе Советская власть.

---

* Ахтырский, пулеметный, кавалерийский полки Одесского гарнизона, моряки «Синопа» поддерживали большевиков.

Теперь открылись школы. Уже не гимназии, а школы. Но опять проучился Сергей совсем недолго: через полтора месяца в Одессу вошли австро-германские части. Сергей видел, как расхаживал по порту высокий немецкий офицер, деловито осматривал причалы, расспрашивал о глубинах, стоянках на рейде, что-то аккуратно заносил в записную книжицу. Григорий Михайлович переводил: неожиданно понадобилось его знание немецкого языка.

Немцы формально признавали Центральную раду, что, впрочем, не мешало им чувствовать себя в городе полнейшими хозяевами. Оккупационные распоряжения предупреждали об откровенном терроре. Вечно шумная Одесса словно вымерла. Сергей томился дома. В то лето он особенно пристрастился к книгам. Настал тот обязательный период запойного чтения, который чуть раньше, чуть позже непременно переживает каждый мальчишка и в наши дни. Только в десять лет человек может читать так жадно и одновременно так бессистемно, все воспринимая чисто и горячо, все впитывая и все переживая. Сергей читал «Геометрию», Чехова, потом Гауфа, потом случайный том Реклю, потом рыцарский роман без начала, стихи Надсона, справочники по сопромату.

Немцы и австрийцы ушли в ноябре. Сергей слышал, как Григорий Михайлович рассказывал маме, что фельдмаршал фон Бельц, начальник Австрийского гарнизона, застрелился. Немцы ушли, но радоваться было рано: 26 ноября на одесском рейде появился английский контрминоносец «Неренда». Через три дня высадились сербы — первый эшелон, за ними — французский десант. Подоткнув за пояс шинели, заливисто хохоча, в порту высаживались веселые французы. Сергей с отчимом стояли на балконе. Холодный ветер с моря ерошил волосы Баланина. Он был озябший, встревоженный и беззащитный. Отчим обернулся к Сергею, и тот увидел, какие невеселые у него глаза.

— Одни бандиты приходят на смену другим, — громко сказал Григорий Михайлович.

Он был прав. Началась новая, может быть, самая дикая и жестокая полоса разгула контрреволюции. В ту весну погибли герой-большевик Николай Ласточкин, отважная Жанна Лябурб и ее боевой товарищ по «Иностранной коллегии» Жак Елин.

Зима 1919/20 годов была самой трудной и голодной.

Мария Николаевна преподавала украинский и французский языки. Платили бидончиком ячневой, нестерпимо насоленной каши, но все радовались: соли не было. За солью надо было ходить на Хаджибей, копать лунку, заливать соленой водой лимана, а потом ждать, пока вода отдаст соль. В Одессе подъели все: никаких продуктов в городе не было. Иногда вдруг выдавали лавровый лист. Роились толкучки, все всё продавали, а покупателей было мало. Ценности сместились: за полмешка муки отдавали меховую шубу. Но часто некому было отдавать. Приходилось ездить по селам, по богатым немецким хуторам, выменивать. Однажды Сергей увязался с матерью. Доехали до Вапнярки. Им удивительно повезло в тот раз: в одном селе они выменяли мешок картошки. А донести его уже не было сил. Мария Николаевна чувствовала, что упадет сейчас, опустила мешок на землю. Сергей взвалил на себя, шагнул, остановился, закачался на широко расставленных ногах, постоял секунду, пошел. Скрипел зубами, но тащил. Вдруг почувствовал непонятную легкость за спиной.

— А ну дай-ка...

Он обернулся и увидел незнакомого мужчину. Какое-то мгновение Сергей думал, что незнакомец хочет отнять мешок, но тут же увидел, что в глазах его нет жадности и зла.

— Рази ж можно на пацана столько грузить, — взваливая на плечо мешок, хрипло сказал незнакомец.

Мария Николаевна промолчала. Когда они пришли на станцию, она хотела дать ему немного картошки — незнакомец был голоден, и она видела это, но он не взял.

За ночлег заплатили коробкой спичек. Утром в тесном смрадном вагоне «кукушки» покатили в Одессу.

Сначала Сергей подумал, что ему жарко от этой толчеи и духоты. Кружилась голова. «Надо выбраться отсюда, и все будет хорошо», — думал он.

Лучше не стало. Это был тиф. В ту зиму переболела вся семья. Но выдюжили, дождались весны, первой молодой травки. Нет ее слаще...

В апреле 1919 года восстали французские моряки. Над эскадрой интервентов реял дух «Потемкина», и Париж испугался: был получен приказ об эвакуации из Одессы. С апреля по август — робкие попытки Советов наладить жизнь разбитого, голодного, почти наполовину опустевшего города. В августе пришли деникинцы. Уста-

лые, измученные, они устраивали пьяные дебоши и бессмысленные облавы, кричали о смерти «красных бандитов», но сами были уже мертвецами. От пирсов отваливали набитые по клотик пароходы, шли на Истамбул. — уходили в безвозвратное, горькое, страшное плавание...

7 февраля 1920 года в Одессу пришла Советская власть. Теперь навсегда. Но много времени прошло еще, прежде чем отошли в прошлое пустая похлебка, и вспышки холеры, и рвань на плечах, и неподвижные краны на причалах, пока забылось «время голода, пайков и диких, зимних ночей на одесских улицах», как писал в 1922 году молоденький репортер из одесского «Моряка» Константин Паустовский...

Этот исторический экскурс, прерывающий рассказ о жизни Сережи Королева, представляется все-таки необходимым. В те годы очень нелегко приходилось взрослым и совсем тяжело — детям. Буря революции так вихрила листки календаря, что дети той поры взрослели со стремительностью, нам сегодня непонятной и удивительной. Конечно, в 10—13 лет Сережа Королев оставался ребенком, но рядом с мальчишеской жизнью его, внутри этой жизни, росли заботы вовсе не детские, вставали вопросы совсем не ребячьи. Уже не из нежинских сказок — на его глазах рождались понятия добра и зла, произвола и справедливости, смелости и трусости. Григорий Котовский был знаком ему не по кинематографу — они могли встретиться на одесских улицах. Николай Ласточкин был не отвлеченным, забронзовевшим героем гражданской войны, Сергей мог видеть в порту, как гнали его белогвардейские палачи, связанного и избитого, в трюм превращенной в тюрьму баржи. Через многие годы многие люди будут удивляться необыкновенной способности Королева определять суть человека. Не здесь ли, в Одессе, корни этого трудного таланта? Эти суровые годы освободили его жадный мозг от канонических методов педагогики, чем, конечно, нанесли урон его образованию. Но они же позволили ему по-своему увидеть и понять огромную и сложную панораму жизни, открывшуюся перед ним. Они ускорили для него процесс выбора симпатий и увлечений, вызревания вкусов и наклонностей, короче — ускорили процесс определения его человеческого «я». И тогда уже не удивительно, что к 16—17 годам его жизни этот процесс, по существу, завершится: мальчик превратится во взрослого человека.

Но пока он еще мальчик. Вместе с приятелями протирает он коленки на ветхих брючонках, ползая по полу среди своей оловянной рати. Одну зиму пробовали его учить играть на скрипке, но скоро Мария Николаевна поняла, что музыкальных способностей у сына нет. Вот строить, мастерить любит очень. Со всех причалов тащит он в дом доски, щепки, куски парусины, обрывки проволоки и мастерит игрушечные пароходики и шлюпки. А когда профсоюз моряков, которым руководил знаменитый герой Анатолий Железняков, открыл портовый клуб, Сергей сразу записался в модельный кружок.

Жизнь на берегу подружила его с морем. Море осталось огромным и грозным, но оно перестало быть чужим, непонятным и враждебным. Григорий Михайлович быстро научил его плавать. Сергей плавал очень хорошо, никогда не переча морю, и оно всегда помогало ему. Иногда они с приятелями уходили далеко, на камни Аркадии, где можно было вволю попрыгать со скал, но чаще купались на Австрийском пляже — так прозвали кусок берега, откуда австрийцы возили песок для строительства.

Иногда, плавая в порту, они залезали на пароходы, и особенным шиком считалось дразнить боцмана, потом бежать от него в притворном страхе, а в самый последний момент, когда его лапища уже готова была ухватить тебя за ухо, кинуться ласточкой в зеленую воду.

Сергей был отличный гребец. Однажды мальчишки уплыли в шлюпке далеко, за маяк, и сидевший на носу Сергей вдруг увидел прямо перед собой что-то большое, темное, скользкое, тяжело качающееся в легкой волне. Он еще не разглядел, как медленно поворачивались, на секунду высовываясь из воды, аккуратные рожки, но уже понял: мина! Шлюпка шла точно на нее. Крик застрял у него в горле.

— Табань!! — он закричал, уже падая в воду. Вынырнул мгновенно и, ухватившись за нос шлюпки, что было сил толкнул ее в сторону. И тут же почувствовал, как спина его уперлась в скользкий холодный металл.

Он пришел домой бледный, испуганный, притихший и долго не мог забыть прикосновения смерти. В жизни они встречались еще не раз, но страх всегда приходил потом и никогда не мог связать его, никогда не мог заледенить его мысль.

5

> Дайте созреть и окрепнуть внутреннему человеку, наружный успеет еще действовать. Выходя позже, он будет, может быть, не так сговорчив и уклончив, но зато на него можно будет положиться: не за свое не возьмется. Дайте выработаться и развиться внутреннему человеку! Дайте ему время и средства подчинить себе наружного, и у вас будут и негоцианты, и солдаты, и моряки, и юристы, а главное, у вас будут люди и граждане.
>
> Николай Пирогов

Летом 1922 года в Одессе распространился слух, что на Старопортофранковской в здании второй женской гимназии * открывается новая школа — учебное заведение нового типа, необычное и замечательное. Впрочем, программа ее толком никому не была известна, а заочная популярность объяснялась прежде всего тем, что среди преподавателей будущей школы назывались фамилии людей, в городе известных и уважаемых.

Будучи сама величайшим историческим экспериментом, революция порождала в умах людей деятельных и талантливых жажду экспериментирования. Жить так, работать так, как жили и работали раньше, было невозможно. Поиск шел везде — в политике, экономике, искусстве, литературе, и не затронуть сферу преподавания он не мог. Он, собственно, и породил одесскую стройпрофшколу № 1, в которой учился Сергей Королев.

Душой новой школы был Александр Георгиевич Александров, учитель гимназии, педагог талантливый и человек удивительно энергичный. Задуманная им школа, с одной стороны, должна была, не отказываясь от функций классической гимназии, дать общее среднее образование, с другой — путем введения ряда специальных дисциплин наделить своих выпускников конкретными строительными профессиями: штукатуров, кровельщиков, сантехников, плотников, каменщиков. Это было что-то вроде ны-

* Ныне Комсомольская улица. В этом здании сейчас находится городской холодильник.

нешних техникумов, но более высокого класса, уже приближающегося к уровню первых курсов строительного вуза. Поэтому среди преподавателей школы было немало педагогов высшей школы: сопротивление материалов и строительную механику преподавал известный ученый профессор Одесского политехнического института Б. Л. Николаи, а заведующий кафедрой латинского языка медицинского института, знаток западноевропейской литературы Б. В. Лупанов вел курс русского языка и литературы. Вместе с Александровым математику читал старший преподаватель строительного института Ф. А. Темцуник, физику и теоретическую механику — доцент политехнического института В. П. Твердый, строительное дело — С. А. Тодоров: на многих одесских зданиях можно было увидеть табличку: «Строил Тодоров».

Одной из главных забот организаторов школы было эстетическое воспитание ребят. Диспуты, самодеятельные спектакли, над которыми совершенно профессионально работал большой знаток театра, преподаватель литературы П. С. Златоустов; спевки хора, курс античной драмы Б. В. Лупанова, концерты-лекции по истории музыкальной культуры — их читал профессор консерватории Б. Д. Тюнеев и талантливый пианист и композитор П. И. Ковалев; танцклассы, занятия по живописи, которые вел художник А. Н. Стилиануди, ученик Репина, друг Серова, Врубеля и Пастернака, — все это было нормой в стройпрофшколе № 1.

Короче говоря, школа была очень интересной, и не удивительно, что Сергей Королев захотел в ней учиться, а решение его было горячо поддержано матерью и отчимом. Вступительные экзамены в объеме примерно шести классов гимназии Сергей выдержал без труда и был зачислен в июле 1922 года.

Открылся новый, неведомый ему мир. Мажорно-приподнятый дух школы с ее лозунгами: «Да здравствует свобода!», «Перед нами весь мир!», «Учись, трудись, борись!», «Математика — гвоздь всего!», обстановка доверительного равноправия, демократичность наново создаваемых традиций и правил — все это нашло горячий отклик в душе юного Королева, и о недолгом времени, проведенном в стенах этой школы, с теплой благодарностью он вспоминал всю жизнь.

Среди одноклассников его был Валерьян Божко, просто Валя, с которым они дружили все эти трудные годы.

Теперь они сидели на одной парте. Этому очень скромному, тихому, высокому и невероятно худому пареньку во время войны оторвало ниже локтя правую руку, он писал и искусно чертил левой, любил и умел мастерить и, пожалуй, только в гимнастике не мог разделить тогда с Сергеем его увлечений. В классе быстро сколотилась дружная компания: Сергей, Валя, весельчак Илюшка Йоффик, типичный одесский «жлоб» Жорка Калашников, нескладный подслеповатый Володя Бауэр, знаменитый тем, что мог с завязанными глазами различать людей по запаху.

Впрочем, первым Сергей очутился в этом списке совершенно случайно. Как дружно отмечали много лет спустя все его однокашники, Королев в школе был фигурой довольно неприметной. Он никогда не входил в классную «элиту», не держал первенства ни в чем: не был «ударником» (Надя Хлебникова, любимица классного руководителя Ф. А. Темцуника, совершала буквально подвиги успеваемости и прилежания), не считался «душой компании» (эти лавры были у Ильи Йоффика), не числился выдающимся спортсменом (Калашников был, безусловно, более сильным гимнастом), не блистал на школьных театральных подмостках (там царил задавака и пижон Жорж Назарковский), не слыл музыкантом (Юра Винцентини и Лидочка Гомбковская хорошо играли на рояле). Мария Николаевна вспоминала, правда, что Сергей писал стихи, среди которых одно стихотворение, «Россия», казалось ей тогда удачным. Альбомчика со стихами не сохранилось *: кто-то из друзей неловко пошутил над его «поэтическими опытами», и Сергей сжег стихи. Но ведь редко кто не пишет стихов в пятнадцать лет. Поэтому он выглядел классическим средним учеником, ничем не примечательным, разве что был красив — черноглазый, с нежным девичьим румянцем во всю щеку. Удивительно, но даже чувствуя свое превосходство в чем-либо, Королев в молодости не умел выказать его с эффектом, блеснуть, пустить пыль в глаза. Его было трудно расшевелить. Нежинское одиночество сделало его если не замкнутым, то необщительным. Впрочем, он не был скрытным, если его спросишь, он расскажет, но первый рассказывать не начнет. И все-таки было в нем что-то, какое-то инстинктивно

* В архиве Академии наук СССР хранится одно стихотворение С. Королева, датированное апрелем 1917 года.

ощущаемое всеми превосходство, решительно не позволявшее причислить его к категории «серых» личностей. Иначе чем же объяснить, что во всех делах и проделках, вечеринках и прогулках, спорах и состязаниях всех умников, чемпионов, острословов и других признанных талантов — во всем этом он рядом, без него не обходятся, он нужен.

Первая в его жизни школьная зима. Не было света, бумаги, топлива. Угля тоже не было, и дров тоже. В классах сидели в пальто, да и в пальто было холодно. Одно название — пальто: «рыбий мех». Все поизносились за эти годы, ходили бог знает в каких нарядах. Мария Николаевна сама научилась даже обувь шить.

В феврале 1923 года Александров, который был завучем, но, по существу, получил от директора В. И. Бортневского, известного одесского архитектора, все права руководителя, увлекся идеей создания при школе производственной мастерской. По его мысли, нехитрая продукция ее, изготовленная руками учеников, могла реализовываться, а полученный доход идти на укрепление латаного школьного бюджета. Все было подсчитано, продумано, помещение под мастерскую определено, весь вопрос был только в том, где, собственно, взять станки и инструменты. В 1923 году это была серьезнейшая проблема: каждый напильник на вес золота. Александров давил на наркомпросовцев, искал добрых шефов на заводах, в порту, все ему сочувствовали, идеи его горячо одобряли, но инструментов никто не давал. И тут совершенно случайно он узнал, что на Молдаванке * продается столярная мастерская.

Константин Гаврилович Вавизель, владелец мастерской «по изготовлению деревянных шкивов», согласился продать свое «дело» профстройшколе.

— Только одно условие, молодой человек, — сказал старый столяр Александрову. — Вы забирайте и меня вместе с мастерской...

Так школа получила и мастера-наставника и инструменты. О, это было огромное богатство: ленточная пила, циркулярная пила, токарный станок, верстаки, рубанки, долота, стамески, молотки! Один маленький электромотор через ременные трансмиссии вращал все это хозяйство. Ремни рвались, правда, но это уже пустяки...

---

* Молдаванка — район Одессы.

Перевозили Вавизеля всей школой. Это был чудесный, веселый день. А тут еще дрова получили, опять всей школой разгружали, но теперь уж не как попало: ровненькие, без сучьев поленца откладывали в сторону. Это были заготовки для мастерской.

Сергей ходил у старика Вавизеля в любимчиках. Столяр доверял ему, знал: Королев парень серьезный и аккуратный, ничего не сломает. Сергей допоздна засиживался в мастерской. Он любил мастерить, да и Вале Божко нужно было помочь: с одной рукой много ли сделаешь рубанком?

Весной, с первым теплом все как-то повеселели. Из промерзшей школы все торопились по домам, а теперь и уходить не хотелось. Сергею тут нравилось, да и учиться было интересно. Давали начала высшей математики, строительной механики, сопромата. Ставили, пусть простенькие (для сложных не было приборов), опыты. Владимир Петрович Твердый придумал чего, кажется, проще: на козлы положили доску, нагружали кирпичами, потом замеряли прогиб, вычисляли модуль Юнга для дерева. Борис Александрович Лупанов устраивал литературные диспуты. «По косточкам» разбирали, судили, защищали Катюшу Маслову, Базарова, Раскольникова. Королев сам руку поднимал редко, но, когда спрашивали, отвечал толково. Однажды на уроке физики Александров наставил кучу двоек: никто, даже отличники из отличников не могли нарисовать и объяснить принципиальную схему телефона. Вызвал Королева. Все были уверены, что сейчас появится еще одна двойка. Но Сергей не спеша нарисовал на доске схему и все разобъяснил. Все очень удивились, а Жорка Калашников сказал:

— Вы у нас, Сережа, просто Эдисон!

Но и двойки он, конечно, тоже получал. Когда не знал, не выкручивался, говорил угрюмо:

— Это я не знаю...

Ну после такого признания даже непедагогично не поставить двойку.

Весной захватило мальчишек новое увлечение: яхты. Яхтами Одесса всегда славилась, но в годы гражданской войны, право, не до яхт было. Многие хозяева знаменитых яхт удрали за границу, бросили своих красавиц на произвол судьбы. Теперь энтузиасты устроили в порту военно-морской пункт допризывной подготовки — организацию добровольную, полувоенную, забрали яхты, под-

ремонтировали их, переименовали для порядка. «Маяна» стала «Лейтенант Шмидт», «Меймон» — «Коммунаром», «Ванити» — «Комсомолией».

Теперь прямо из школы Жорка Калашников, Володя Бауэр, Сережка Королев бежали в бывшую Арбузную гавань, на яхты. Калашников ходил на «Ирэне», Бауэр на «Метеоре», Королев — на «Лейтенанте Шмидте», которую все, в том числе и сами «крестные отцы», по-прежнему звали «Маяной».

До революции «Маяна» принадлежала Фальцфейну, владельцу консервных заводов и огромного поместья, на территории которого расположен теперь знаменитый заповедник Аскания-Нова.

Это была превосходная яхта, построенная англичанами в 1910 году по проекту знаменитого Мильнса — лучшего конструктора яхт. Участвуя во всемирных гонках, восемь раз была первой и дважды — второй. На этой яхте Сергей Королев не раз ходил в море, а при хорошем ветре «Маяна» добегала до Николаева, Херсона, до самых крымских берегов. Через два года, уже в Киеве, снедаемый черной завистью к тем, кто отправляется в Коктебель на планерные соревнования, Сергей вспоминал эти походы: «Эх, вот бы сейчас «Маяну»...»

Удивительно, но эта яхта пережила своего, тогда такого молоденького, матроса и цела до сих пор...

6

> Настоящее всегда чревато будущим.
>
> Готфрид Лейбниц

Не одни яхты ожили в порту. Словно просыпался шумный, веселый великан, давший жизнь этому городу-баловню в семье русских городов, городу, который все любят. Зазвенели у ворот порта таможенные весы, запыхтели окутанные зыбкими облачками пара краны на Платоновском молу, и белые «голландки» грузчиков замелькали день ото дня чаще. Сергея в порту знали, да и он уже знал всю эту пеструю публику: Мишка Слон, Васька Пулемет, Миша Верблюд, Дикарь — у грузчиков обязательно прозвище, фамилии мало кому были известны. Работы у грузчиков было еще немного, но уже появились

первые «торгаши» компании «Экспорт-Лайнз», уже заблестели, заиграли на серых одесских пирсах яркой позабытой краской первые новенькие «фордзоны», сеялки, веялки, бороны, косилки, а в пустые трюмы шел скот, грузили хлеб, горох. Во всей этой живой, быстрой, забитой до отказа звуками и запахами пестроте был у Сергея Королева свой уголок, куда тянуло его постоянно: Хлебная гавань.

Гавань была довольно далеко от Платоновского мола, но все-таки именно сюда теперь тащил Сергей своих друзей купаться и загорать. Тут ныряли, в брызгах и пене гонялись взапуски, «на счет» пересиживали друг друга под водой, а потом, продрогшие, посиневшие, в гусиной коже, втянув тощие животы, в мелкой дрожи прижав к груди колени, обсыхали на черном теплом железе наполовину затопленной землечерпалки. Жорка Калашников и Котька Беренс опять поднимали громкий обезьяний спор о гимнастике, о подготовке к очередным состязаниям в «Соколе». Йоффик с Толиком Загоровским хихикали над душеспасительными тирадами Тимцуника, вышучивали Александрова, со всей жестокостью юности судили очередное похмелье Бортневского, снисходительно сплетничали о девчонках. Этот железный островок был маленьким мальчишеским салоном. Сергей Королев был собеседником весьма пассивным и редко встревал во все эти споры-пересуды. И вовсе не потому, что ему было наплевать на дела в «Соколе» — он тоже занимался там гимнастикой и боксом. И с Темцуником у него были нелады. И к девчонкам — во всяком случае к одной — тоже не был он равнодушен. Просто здесь его интересовало другое: в Хлебной гавани, неподалеку от мельницы Вайнштейна, за колючей проволокой базировался 3-й гидроотряд Черноморского флота — ГИДРО-3.

Конечно, не сейчас заприметил он летающие лодки. Сергей следил за ними давно, едва появились они здесь в 1921 году. И давно задумывался он, как устроена эта громкая на слух и хрупкая на вид машина. Ведь она непохожа на змеев, которых он запускал с мола. Сколько наклеил он этих змеев! Тогда ему казалось: можно сделать такой змей, что он поднимет человека. Однажды он даже попросил у мамы две новые простыни: хотел привязать их к рукам и ногам и прыгнуть с высокой кирпичной трубы. Разбился бы наверняка... Змей — это чепуха. Тут мотор, воздушный винт...

Все сильнее и сильнее, как магнит, притягивал к себе Сергея Королева ГИДРО-3.

Под звонким этим названием скрывалось восемь самолетов — шесть основных и два запасных, — восемь донельзя заезженных, латаных и перелатаных фанерных бипланчиков М-9 конструкции Д. П. Григоровича.

Гидросамолет этот, испытанный в Баку еще в 1916 году, был для своего времени чрезвычайно удачным. Он отличался надежностью в воздухе, хорошей мореходностью, не боялся даже полуметровой волны, был прост в управлении и универсален в работе. «Морская девятка» — это и разведчик, и патрульный, и бомбардировщик, если требовалось. У стареньких одесских «девяток» была героическая история, они воевали с Врангелем, сражались на Днепре, а их командир, Александр Васильевич Шляпников, участвовал даже в штурме Зимнего дворца. «Девятки» были героическими — это точно, но старенькими, очень старенькими.

Сергей не знал об этом. Гидросамолеты были для него чудом, сказочным порождением двух бескрайних стихий — неба и моря. Сколько раз, сидя на ржавом боку землечерпалки, следил он, не отрывая глаз, как медленно и осторожно, с какой-то нежной одушевленностью выкатывалась из ангара тележка с гидросамолетом, как загорелые парни в тельняшках подхватывали его за борта и несли к морю по деревянному настилу, несли осторожно и тихо опускали в воду. И вот уже летающая лодка плавно закачалась, задвигалась, словно ей не терпелось уйти поскорее туда, за волнорез, где начиналась ее дорога в небо. Поплавки на концах крыльев на секунду уходили в воду, но тут же упрямо выступали вновь, умытые, блестящие. Сверху гидросамолеты были сине-зеленые, под цвет морской волны, а снизу — ярко-желтые, так что даже в пасмурные дни бежали по воде от их крыльев солнечные блики.

«Девятки» носились по морю быстрее «Маяны», но ведь они могли еще и летать! Там, за волнорезом, видели они уже не только лестницу, бронзового Дюка, блестящие за зеленью бульвара окна «Лондонской», но и все, что было за лестницей, за спиной Дюка и тесными дворами «Лондонской», — весь город! Полететь на гидросамолете — это стало для Сергея манией, мукой, навязчивой идеей. Он не видел никаких путей к ее осуществлению. Он просто ходил в Хлебную гавань, сидел, смотрел и ждал слу-

чая проникнуть за заветный проволочный забор. Иногда он подплывал к деревянному настилу и пытался робко и неумело завязать разговор с теми счастливцами, которые жили за проволокой. Чаще всего его гнал часовой, и он опять сидел на землечерпалке в тоске и обиде на весь шар земной.

Но постепенно к нему привыкли, а может быть, почувствовали его страстное любопытство, незаметно произошло то самое неопределенное, не имеющее четко очерченного начала, про что говорят: «втерся в доверие». И однажды он вступил на обетованную землю отряда гидроавиации.

Существовало, однако, еще одно немаловажное обстоятельство, которое, с одной стороны, усиливало интерес юного Королева к «морским девяткам», а с другой — облегчало ему задачу проникновения в ГИДРО-3. Обстоятельство всесоюзного, если хотите, даже международного, масштаба.

Как раз в это время возникло Общество друзей воздушного флота. Лозунг «Даешь крылья!» был в 1923-м главным лозунгом года. За 12 месяцев число членов общества выросло с 16 тысяч до 1 022 000 человек. Ячейки ОДВФ создавались всюду, даже при советских посольствах за границей. Как на дрожжах, росли аэроклубы, аэрокурсы, аэрокружки, аэровыставки, аэроуголки. Не было города, где не собирались бы средства на постройку самолетов и планеров, да и строили их тоже почти в каждом городе. Рабкоры отчисляли процент гонорара на строительство аэроплана «Рабкор», профсоюз химиков закладывал дирижабль «Красный химик-резинщик». В деревнях катали перепуганных крестьян на агитсамолетах, по ярмаркам разъезжали аэроагитстенды, в клубах разыгрывались «аэроинсценировки», создавались аэробиблиотечки. Число членов ОДВФ намечено было довести к лету 1925 года до трех миллионов человек. О том, какое значение придавалось новому обществу, можно судить хотя бы по тому, что в Совет ОДВФ были избраны такие крупные деятели партии, как Бубнов, Ворошилов, Калинин, Микоян, Орджоникидзе, Подвойский, Сталин, Фрунзе, Эйхе, Якир.

Безусловно, кое-где на местах, как говорится, перехватили, были и показуха, и рапорты ради рапортов, и фантастические проекты аэропланов, которые «действуют по-

средством наэлектризованного песка», — над ними иронизировал Андрей Платонов в своем «Городе Градове», короче говоря, было все то, что возникает от избытка администрирования, с одной стороны, и невежественной сверхынициативы — с другой. Известный уже тогда конструктор и летчик Сергей Владимирович Ильюшин с горечью писал, что авиационные кружки «росли, как грибы, и к концу 1924 года насчитывалось сотни их, но они так же быстро распадались». Но все эти минусы никак не могли перечеркнуть плюсы.

Плюсов было заведомо и несравненно больше. Увлечение авиацией было не просто увлечением молодости. Оно возникло из прекрасной убежденности в том, что свободный народ может и должен преодолеть исконную унизительную отсталость во всех без исключения областях и сделать это быстро. Оно подкреплялось ясным сознанием необходимости укреплять оборону своей молодой республики. На афишах можно было прочесть такие слова:

«На бешено развертывающуюся технику вооружения империалистов — наших врагов — ответим новыми эскадрильями, созданными рабочими и крестьянами Союза — друзьями воздушного флота!»

Может быть, не очень гладко стилистически, но совершенно верно по сути.

Много лет спустя другой генеральный конструктор — Олег Константинович Антонов, первые шаги которого в авиации сделаны в ОДВФ, столь же справедливо, как и С. В. Ильюшин, писал об этих годах:

«Откуда же бралась у совсем молодых ребят — комсомольцев, школьников, даже пионеров — такая уверенность в своих силах? Уверенность порождалась всем духом эпохи. Все кругом: новые общественные отношения, промышленность, сельское хозяйство, наука, искусство — все строилось заново. Должно быть, пример старших, смело решавших эти небывалые всемирно-исторические задачи, расцвет народных талантов, с жадностью приобщавшихся к мирному творческому труду после отчаянно тяжелых лет гражданской войны и интервенции, воодушевляли и нас, создавая атмосферу всеобщей уверенности в своих силах...

Организация в 1923 году Общества друзей воздушного флота была большим событием в жизни Советской страны. Для молодежи, бредившей авиацией, оно открыло двери в небо».

Знаменательно, что работа ОДВФ была отмечена партией в резолюции XIII съезда, принятой во время торжественной передачи съезду эскадрильи имени Ленина.

Еще не раз, знакомясь с жизнью Сергея Павловича Королева, пытливый читатель поймает себя на мысли о том, как счастливо сочетались устремления этого человека с зовом его времени. Кажется, будто это о Королеве писал Карл Маркс: «Недостаточно, чтобы мысль стремилась к воплощению в действительность, сама действительность должна стремиться к мысли». Судьба любого большого дела, как мозаичная картина, складывается из судеб многих людей. Конечно, продрогший Сережка Королев, подплывая к причалам ГИДРО-3, не связывал своего желания влезть на этот причал с будущим авиации и ракетостроения. Но сегодня, через призму времени, мы можем увидеть эту связь...

Отделение Общества друзей воздушного флота возникло и в Одессе. Не возникнуть в городе, кумиром которого был С. И. Уточкин, в городе, где уже в 1909 году строились самолеты, а с 1913 года существовал самолетостроительный завод, оно не могло. Одесское отделение ОДВФ купило старенький «Хиони №5» и превратило его в агитсамолет «Конек-Горбунок». Устраивали агитполеты в городе и окрестных селах, а на Стрельбищенском поле поднимали в воздух смельчаков. Летчики ГИДРО-3 Шляпников, Алатырцев, Боровиков, Савчук выступали на бесконечных митингах, встречах, слетах, читали лекции, вели занятия, ликвидировали «авиабезграмотность», сыпали на город листовки: «Трудовой народ, строй свой воздушный флот!» И хотя гидроотряд был организацией военной, а потому соблюдавшей все строгости уставного режима, отгородиться от лозунга «Даешь крылья!» он не мог никак, даже территориально, и командир ГИДРО-3 Шляпников прилагал теперь все усилия, чтобы не замечать на вверенной ему базе посторонних.

Посторонних было много. Сергей Королев был вовсе не одинок. Заходили просто зеваки, искренне любопытствующие и серьезно интересующиеся. Был даже свой поэт — вечно что-то бормочущий себе под нос толстый парень, который поклялся воспеть ГИДРО-3 в стихах. Работали тут и энтузиасты из политехнического института. Сергей был слишком молод, даже для тех не боящихся молодости лет, слишком неопытен, и поначалу никакого серьезного дела в гидроотряде поручить ему не могли.

Но вскоре все заметили удивительную настойчивость этого мальчишки во всем, что касалось его приобщения к авиации. Народу в самом гидроотряде было немного: летало восемь летчиков и четыре механика, а возни со старыми «девятками» хватало. Пусть неопытные, но расторопные, искренне желающие помочь руки были не лишними. Опекали Сергея более других летчики Константин Боровиков, Александр Алатырцев и механик Василий Долганов. Основа для их сближения была: Боровиков увлекался яхтами, Алатырцев занимался боксом, а Долганов просто любил любознательных людей.

— Вот смотри, — не торопясь, «с чувством» объяснял механик. — Мотор, значит, «сальмсон», сто пятьдесят лошадиных сил, девятицилиндровый, звездообразный. Это радиаторы: один и другой. Тут карбюратор, как видишь. Это маслобак... Спрашивается, как же идет масло? Вот гляди...

Довольно скоро Сергей узнал от Долганова не только принципиальную компоновочную схему летающей лодки, но и многие тонкости в ее конструкции и работе мотора. Скоро даже казавшаяся ему раньше священнодействием разборка двигателя потеряла для него свою таинственность. Благоговейность непосвященности уступала место интересу знания. Он различал теперь летающие лодки не только по пиковым и бубновым тузам — личным эмблемам, которые рисовали летчики на фюзеляжах своих «девяток», но и по тому, как взлетает она, как делает развороты, как садится. Уже не раз залезал он в пилотское кресло, сам нажимал педали и двигал ручку, и иногда ему даже приходила в голову мысль, еще вчера казавшаяся еретической: да такое ли это уж сложное дело — летать? И все-таки день, когда Шляпников взял его впервые в полет, запомнился Сергею на всю жизнь.

Они вышли за волнорез, встали против ветра, мотор взревел, мелкой, отутюженной рябью заплясало в глазах море, вот наконец понеслись, и вдруг порт, дома, деревья — все стало куда-то проваливаться, тронулась и медленно поплыла Одесса. Он увидел маленьких людей, игрушечные пароходы, быстро отыскал глазами Платоновский мол и свой дом: «Вот бы они увидели меня сейчас! Впрочем, хорошо, что не видят...»

Он не рассказывал дома о своем полете: не хотел тревожить маму, а отчима боялся, знал, что тот не одобряет его влюбленности в гидросамолеты. Может быть, они ничего и не узнали бы, да он сам проговорился.

Как-то они шли с мамой по Пушкинской к морю. Был чудесный голубой день. Тротуары в ярких пятнах солнца, пробившегося сквозь ветви старых платанов, лежали как дорогие ковры.

— Как красиво сегодня, смотри, облака какие, серебро прямо! — сказала Мария Николаевна.

— О, если бы знала, какие они сверху! — вдруг выпалил Сергей. — Там они не серебряные, а розовые, клубятся, переливаются...

Мария Николаевна остановилась:

— А ты видел?

— Видел. — Сергей потупился. — Я летал на лодке... Ну вот я и боялся, что ты начнешь запрещать, уговаривать, плакать... Это совсем не страшно! Погоди, я выучусь летать и прокачу тебя. Я уверен, что ты будешь в восторге... — Сергей помолчал, потом добавил тихо: — Не рассказывай Гри, — так он называл отчима.

Не очень у него ладилось с отчимом. Григорий Михайлович, человек незлой, но суховатый, вернее сказать, тертый и катанный жизнью настолько, что, будучи добрым сам, не очень-то надеялся на доброту других, был строг с пасынком. Он охотно и ясно объяснял ему трудные места из математики, механики или сопромата, но задушевные разговоры на темы житейские, простые редко возникали между ними. Баланин любил Сергея какой-то своей, придирчивой, ревнивой любовью. В голодные дни нес ему последний кусок хлеба, последний порошок сахарина и был иногда даже нежен в поступках, но неизменно строг в словах. Сергей не любил этой большой квартиры на Платоновском молу и замечал, что его друзья тоже не любят бывать у него. Григорий Михайлович как-то сковывал их. Он входил, вроде бы молчал, никаких замечаний не делал, но их разговоры разом кончались, они тоже замолкали, начинали суетливо собираться и раскланивались. Мама — совсем другое дело. Маму все любили. Она веселая, своя. При ней и побаловаться можно, повозиться, побалагурить...

Он не понимал тогда, что маме-то еще нет и 35 лет...

Спортклуб, яхты, гидроотряд — все это, конечно, не могло не сказаться на учебе. Едва вернувшись из школы, он бросал тетради и мчался в Хлебную гавань. Замелькали тройки, появились двойки. А тут еще Федор Акимович подлил масла в огонь...

Ф. А. Темцуник, преподаватель математики и класс-

ный руководитель в классе Сергея, пришел на Платоновский мол и в недолгой беседе с Баланиным, неспешно поглаживая свои пышные бессарабские усы, весьма недвусмысленно дал ему понять, что успехи Сергея оставляют желать лучшего и он надеется, что серьезный разговор дома ему не повредит...

Отчим хмурился все более и более.

— Я хочу только одного, — говорил Баланин. — Я хочу видеть тебя образованным человеком, имеющим в руках специальность. Образование и профессия сделают тебя независимым, а значит, сильным и смелым. Негодный специалист в любой области зависим, несвободен — запомни это. Стойки на руках, яхты, аэропланы — это чепуха, легкая жизнь, бездумье... Я не позволю тебе превратиться в лоботряса, недоучку. Не позволю! Слышишь?!

Сергей стоял, опустив голову. В чем-то отчим прав. Конечно, учиться надо. Но разве самолеты — это чепуха?

— Почему же ты вступил в ОАВУК, если аэропланы — это чепуха? — исподлобья спросил Сергей.

— Я считаю, что там делают нужное и полезное дело: стране нужны аэропланы, и я готов помочь в их строительстве. Но у меня в руках свое дело, а на плечах своя голова. А у тебя нет ни того, ни другого пока. И, боюсь, не будет! Да, да, не будет! Вот тебе и ОАВУК!

В первые годы революции (очевидно, опять-таки из желания отрешиться от старого мира) всевозможные, самым невероятным образом звучащие сокращения были в большом почете повсеместно. Например, в Одессе работал театр «Массодрам» — мастерская социалистической драматургии. Таинственный ОАВУК, вокруг которого разгорелся спор Сергея с отчимом, расшифровывался как Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма. В марте 1923 года в Одессе организовалось Общество пролетарской авиации, переименованное вскоре в ОАВУК, — своеобразное республиканское отделение ОДВФ. Его председателем стал уполномоченный Наркоминдела Козюра, страстно влюбленный в авиацию человек. Но поскольку у Козюры было множество дел и забот, фактически всем руководил бывший начальник аэродрома Фаерштейн. Членом правления ОАВУК был и Шляпников из ГИДРО-3, и командир истребительного отряда, сухопутный коллега Шляпникова Лавров.

Сдав с грехом пополам все экзамены, Сергей, Жорка

Калашников, Ваня Сиротенко и Пунька Шульцман, выпросив дома по полтиннику на вступительный взнос, отправились на Пушкинскую, 29, в роскошный особняк А. А. Анатры, банкира и владельца самолетостроительного завода. Здесь теперь помещался одесский ОАВУК. Их встретил маленький щупленький человек с пышной, дыбом стоящей шевелюрой — Борис Владимирович Фаерштейн. Человек молодой (хотя Сергей Королев считал тогда, что 26 лет — это уже весьма солидный возраст), Фаерштейн отличался необыкновенной энергией, быстротой и легкостью в передвижениях. Он мог делать сразу десять дел — ругать, хвалить, расспрашивать, поспевал за всем следить, все контролировать, постоянно летал в какие-то командировки, вел подготовку к первому Всесоюзному слету планеристов, который осенью намечали провести в Коктебеле. Он засыпал Королева и его попутчиков вопросами, из их сбивчивых ответов понял, что они совсем «зеленые», но готовые работать на совесть ребята, посоветовал быстро подработать теорию, залпом выпалил названия десятка книг и исчез.

Лето 1923 года прошло у Сергея Королева «под знаком пропеллера». Несмотря на грозные предупреждения отчима, гидроотряд в Хлебной гавани он не только не оставил, а еще сагитировал ходить к летчикам друзей.

— Ну пойдем, — уговаривал он Володю Баузра. — Вот ты еще спишь в постельке, а я уже лечу над Одессой! А?

Теперь Сергей летал уже довольно часто. У Константина Боровикова он был уже совершенно за механика, летал с ним часто на учениях, да и не только с ним. Однажды, когда у летчика Бржезовского заглох мотор, Королев вылез на плоскость биплана, добрался до мотора и едва успел проверить подачу масла, как гидроплан сильно тряхнуло и Сергей полетел в море. По счастью, Бржезовский уже шел на вынужденную и до воды оставалось метров десять. Вынырнул испуганный и счастливый. Бржезовский сел, подобрал Сергея. Не без приключений, плутая по минному полю, добрались они в тот раз до берега. Сергей ходил в героях, а Бржезовского ругательски ругали летчики, хотя он ни в чем не был виновен.

После полетов они иногда ходили на Дерибасовскую в «Гамбринус». Нынешняя пивная под этой знаменитой вывеской находится совсем не там, где был старый «Гамбринус», прославленный Яшкой-музыкантом и Куприным, —

в подвале на углу Дерибасовской и Преображенской *. Тут всегда шумели, а ссорились редко. Сергею водки не давали, брали ему черного пива. Он был рад: пить водку страшно. Королев всю жизнь был не то чтобы убежденным трезвенником, но человеком достаточно равнодушным к спиртному, хотя в его жизни было немало поводов и «топить горе в вине», и высоко поднимать славословные тосты...

Увлеченный воздушными приключениями, Сергей не забыл, однако, советов энергичного Фаерштейна. Часть рекомендованных книг нашел он в ОАВУКе на Пушкинской, другие разыскал в «публичке». Там его знали хорошо: они часто зимой занимались в читальне с Валей Божко. Он листал книги жадно и бессистемно. Многого не мог понять. Спрашивал у отчима. Тот объяснял, если самому удавалось разобраться. Баланин был специалист по подъемно-транспортным машинам, погрузочно-разгрузочной технике, электротехнике. Это все-таки далековато от авиации. Больше он мог помочь Сергею в другом: часть книг ОАВУКа была получена из Германии, а Григорий Михайлович свободно читал по-немецки. Сергей просмотрел «Аэроплан, или Птицеподобная летательная машина» К. Э. Циолковского, книжку наивную и удивительно романтическую, осилил «Полет птиц как основа летательного искусства» Отто Лилиенталя, «Учение о летательных силах» Винера, «Результаты аэродинамической опытной установки в Геттингене» Прандтля, «Введение в механику», «Полет и наука», «Учение о полете», «Доклады и сообщения научного общества воздушных полетов», «Ежегодник научного общества по авиатехнике». Немцы писали подробно, обстоятельно, скучно, но все-таки более-менее понятно. Куда труднее оказались специальные книги Бриана, Эберхарда, Дорнье, Неймана по самолетным конструкциям, стабилизации, расчету нагрузок. Тут пригодились ему пусть самые начальные, но все-таки знания строительной механики и сопромата.

Может быть, как раз тогда в «публичке» попал ему в руки и апрельский номер журнала «Былое» за 1918 год, который был в этой библиотеке. В журнале подробно рассказывалось о проекте Николая Ивановича Кибальчича, а в своем послесловии профессор Н. А. Рынин писал, что «Кибальчичу бесспорно принадлежит приоритет в идее

* Ныне улица Советской Армии.

применения реактивных двигателей к воздухоплаванию». Если это действительно случилось, гениальная простота догадки Кибальчича, превращающей в инженерную реальность мечту о межпланетных полетах, не могла не взволновать юного Сергея Королева.

На Соборке смеялась Ляля Винцентини, слушая дурацкие шуточки Жоржа Назарковского, Калашников в «Соколе» крутил «солнышко», Володька Бауэр, наверное, уже вывел на прогулку своего рыжего пса. А вот белый пароход выплыл из-за балконной шторы, сверкая ожерельями своих иллюминаторов. Где-то очень далеко тихо охал духовой оркестр. А он все сидел и читал о пропеллере Гайслера. Но, быть может, именно в один из таких томительных вечеров и произошло это невероятное смещение: аккуратные чертежи немецких книг наплыли на яркие плакаты, которыми пестрели все одесские тумбы: «Помножь авиацию на химию!», «Даешь мотор!», «Овладеем авиакультурой!» И тогда он подумал вдруг, что может сам построить самолет и сам увести его в небо! Сам! Ну, пусть не самолет, пусть только планер. Но это будет ЕГО планер!

Он затаил дыхание от одной мысли, что такое возможно!

Скоро пошли дожди, стало штормить, и гидросамолеты в Хлебной гавани не вытаскивали из ангаров. Лето кончилось.

7

> В дружбе и в любви мы зачастую бываем счастливы тем, чего не ведаем, нежели тем, что знаем.
>
> Франсуа де Ларошфуко

Снова начались занятия в стройпрофшколе. Год был выпускной, и Сергей решил подналечь. Преподаватель немецкого языка Готлиб Карлович Аве с удивлением обнаружил, что Королев выходит у него в первые ученики: о книжках германских авиаторов Аве ничего не знал. И Стилиануди был доволен: чертежи Королева были сделаны совершенно профессионально, и штриховку не подчищал, и стрелочки все аккуратные, нерастопыренные.

В мастерской у Вавизеля пробовали уже делать стро-

пила, осваивали врубки, соединения, ну и попроще была работа: топорища, грабли, наличники. Однажды Ляля Винцентини объявила, что они с братом записались на «Курсы по подготовке технических сотрудников правительственных, общественных и коммерческих учреждений». Сергей не мог не записаться тоже. Им читали курс стенографии и обучали стенографировать по слуховой системе М. А. Тэрнэ. Ребята увлеклись этим делом, соревновались в скорости записи, обещая побить рекорд одесских стенографов, записавших в городской думе речь Пуришкевича, который выпаливал более двухсот слов в минуту. И все-таки начальство покритиковывало завуча Александрова за отрыв от жизни, гимназический академизм, и теперь выпускники, или, как их называли, стажеры, больше времени отдавали специальным строительным дисциплинам.

Королев занимался с Валерианом Божко, иногда подключался к ним Жорка Калашников. Вместе строили объемные геометрические фигуры, крутили их на ниточках, проецируя на разные плоскости, развивали «пространственное воображение». Чем больше Сергей присматривался к Жорке, тем яснее становилось ему, что под лихостью, острословием и спортивной бравадой «типического одессита» скрывается серьезный, умный парень. Отец Калашникова был знаменитым одесским букинистом, вся их квартира снизу доверху завалена редкими книгами. Наверное, самый начитанный парень в их классе, Жорка отлично знал историю своего города, буквально каждого дома, однако никогда этим не козырял и, когда разговор касался книг, делался вдруг необъяснимо скромным.

Но ни просторная квартира Сергея на Платоновском молу, ни книжные сокровища Жорки не влекли их так, как влекла, манила ничем не замечательная квартира Винцентини. Впрочем, нет, эта квартира была замечательна необыкновенной радушной, веселой, простой и какой-то удивительно свободной атмосферой, которую дружно создавали все ее обитатели — и взрослые и юные. В классе с Сергеем учились брат и сестра Винцентини — Юрий и Ксения. Юрка — нескладный, долговязый, а Ляля очень хороша, стройненькая, коса ниже пояса, глазастая. Говорили, что предки Винцентини были выходцами из Италии и в незапамятные годы приехали на юг России для занятия виноградарством. В родителях Юры и Ляли, кроме

фамилии, навряд ли можно было подметить что-то итальянское, хотя отец — инженер-путеец отличался большой музыкальностью и петь любил не меньше неаполитанца. Но не в песнях и музыке дело. Главное, что для Юры и Ляли и всех друзей Юры и Ляли он был просто Макс. Этот веселый и умный человек принадлежал к тем счастливым людям, которые, пройдя сквозь детство, юность и зрелые годы своих детей, всегда остаются их друзьями. Его жена, Софья Федоровна, женщина щедрейшей души, искренне любила всех этих мальчишек и девчонок, бесконечно снующих в ее доме. К Винцентини ходило едва ли не полкласса. Тут не только занимались и устраивали разные хитрые самопроверки перед экзаменами, тут грелись, когда было холодно, тут подкармливались, когда было голодно, а дней таких в те годы набиралось немало, и от простого чая с картофельными оладьями отказывались редкие гордецы. Наконец, тут веселились. Здесь рождались все будущие уличные проказы, здесь пели, танцевали, разыгрывали какие-то шуточные сценки, играли в шарады, отсюда уходили гулять и сюда возвращались. И никто не помнит, чтобы Софья Федоровна упрекнула их хоть раз за грязные полы. По существу, дом Винцентини был молодежным клубом, тем редким молодежным клубом, в котором всегда было весело и интересно. Если что-нибудь происходило — первыми узнавали Винцентини: ведь сразу бежали сюда. Допустим, в школе сняли их стенгазету, найдя непочтительными, некоторые намеки на преподавателей. Митинг протеста у Винцентини. В другой раз, когда один из преподавателей опоздал на занятия, весь класс убежал в «самоволку» в парк Шевченко. И надо же так было случиться, что как раз в этот день к Александрову нагрянул очередной инспектор.

— Ставьте меня в трудное положение, я согласен, — взволнованно говорил на следующий день завуч. — Ставьте меня в опасное положение, я и тут согласен. Но не ставьте в смешное!

И после этого, притихшие, собрались они у Винцентини.

— Да что тут говорить, — тихо выдохнул Валя Божко, — как комсорг, считаю, что мы поступили по-свински...

Всем было не по себе. В этот вечер Макс и Юра не сели за пианино...

В ту осень Сергей Королев бывал у Винцентини почти каждый день. По обыкновению своему, никогда не ока-

зывался он в центре компании, обычно располагался где-нибудь в уголке, помалкивал, только глаза его черные блестели. Он понимал, что дом этот вполне может обойтись без него, но сам он не мог обойтись без этого дома: Сергей был влюблен в Лялю Винцентини.

Если влюбленные поддаются классификации, то он принадлежал к породе безнадежных вздыхателей, судьба которых обычно складывается плачевно, потому что обязательно находятся активные, энергичные соперники, перед которыми тихий вздыхатель пасует. О, он знал, что такое блестящий и остроумный соперник! У него их было целых два! И каких! Жорка Калашников и Жорж Назарковский. Первый — знаменитый гимнаст, пловец, острослов, эрудит; другой — признанный кумир драматического кружка, любимец словесника Златоустова, который поручал ему самые трудные роли в драмах Островского, красавец — он нравился многим девчонкам и знал это. Что мог противопоставить он, Сергей Королев, каскаду острот Калашникова и лирическим руладам Назарковского? Рассказ об устройстве авиамоторов Миллера и Румплера? Беседу о физических основах воздушной навигации? Вот он и сидел в уголке, помалкивая, только черные глаза блестели...

Наивные, как все влюбленные, он считал, что скрывает свои чувства к Ляле так тонко и умело, что о них никто и не подозревает. И только когда в школе на встрече Нового года староста их класса Меликова читала эпиграммы на ребят, он понял, что его «тайна» известна всем. Эпиграмма была такая:

Вот Сережа Королев
Делать ласточку готов
Он хоть каждую минуту,
И, подобно парашюту,
Через стол его несет!
Он летает как пилот!
Я б желала поскорее
Ему крылья приобресть,
Чтоб летать он мог быстрее
В дом, где цифры шесть и шесть!

«Шесть и шесть!» Новосельская улица, 66* — адрес Ляли! Красный как рак, выскочил он в коридор. Ходил смущенный, счастливый, несчастный...

---

* Ныне улица Островидова.

Бесхитростная эпиграмма Олимпиады Меликовой довольно точно рассказывает о Сергее Королеве начала 1924 года. Он действительно был готов «делать ласточку» каждую минуту. Многие мальчишки стройпрофшколы увлекались спортом: яхтами, плаванием, боксом, футболом, тяжелой атлетикой, но больше всего — гимнастикой. В то время в Одессе работало несколько спортивных клубов: «Аласко», «Турн ферейн», «Макаби». Королев и его друзья ходили в «Сокол»: школьный преподаватель гимнастики Николай Кристалев одновременно был тренером «Сокола». Клуб этот помещался в одном из корпусов Нового базара и за небольшую плату предоставлял своим членам право пользоваться отлично оборудованным спортивным залом. Сюда дважды в неделю ходили Калашников, Беренс, Загоровский, Королев, Егоров и другие мальчишки из их класса. Кроме того, тут же, в «Соколе», Королев и Божко брали уроки бокса. Валя Божко настолько натренировал свою единственную руку, что один удар его левой сбивал с ног сильных парней, и этот однорукий боксер пользовался огромным уважением среди одесских драчунов.

Члены «Сокола» сообразно своей спортивной квалификации распределялись повзводно. Первый, второй и третий взводы стали далекими аналогами современных первого, второго и третьего спортивных разрядов. Королев сначала был в третьем взводе, потом его перевели во второй. Достойными первого оказались лишь Жорка Калашников и Котя Беренс, чем они гордились бесконечно. Несмотря на то, что Королев уделял гимнастике меньше внимания, чем другие, он слыл в школе неплохим спортсменом, особенно благодаря своим прыжкам через упомянутый в эпиграмме учительский стол во время перемен и ходьбе на руках. Молодой Королев очень любил делать стойку и ходить на руках. Дома на Платоновском молу Сергей с Жоркой Калашниковым для остроты ощущений делали стойку на перилах балкона. Сергей не поленился сделать даже специальные колодки-подставки для рук и мог вышагивать очень долго, задрав вверх ноги. Однажды он прошел на руках весь длиннющий школьный коридор и шел бы дальше, если бы, глядя на его налитое пунцовое лицо, друзья не испугались кровоизлияния. Искусством этим Сергей очень гордился. Много лет спустя, когда разговор заходил о системе тренировок и физической подготовки космонавтов, Королев часто говаривал с улыбкой:

— Эх, знали бы вы, как я умел на руках ходить...

Строка эпиграммы с пожеланием поскорее приобрести крылья была данью его авиационным увлечениям. Замкнутый, редко и неохотно делящийся даже с близкими друзьями своими планами, замыслами и мечтами (что, кстати, крайне усложняет работу его биографов), юный Королев не только не делал секрета из своих авиапривязанностей, но, напротив, всячески их афишировал, стремясь вовлечь в мир своих радостных забот как можно больше народу. Он был хитрым агитатором, никогда не уговаривал, не тащил за собой. Он начинал отвлеченно расписывать все прелести полета, рисовать картины невиданной слушателям далекой земли, фантазировать о необыкновенном лучезарном будущем, ожидающем, по его мнению, авиацию. Он, не торопясь, «поджигал» слушателя с разных сторон, ожидая, когда же он «вспыхнет». И они «вспыхивали». Нет ничего удивительного, что почти все ребята его класса была членами ОАВУК, тем более что руководство школы поощряло увлечение новой техникой.

Еще с осени Сергей начал читать лекции, проводить беседы по «ликвидации аэробезграмотности» на многих крупных предприятиях Одессы: на заводах имени Чижикова, имени Марти и Бадина, в порту и на родной Одвоенморбазе, где стоял ГИДРО-3. Фаерштейн только успевал выписывать Королеву путевки. Сергею самому было интересно читать лекции, к тому же это давало пусть мизерный, но все-таки заработок. Надоело просить у матери двугривенные, ведь он не мальчик, какие-то карманные деньги нужны.

Сохранилось даже такое заявление руководителя одной из групп в ОАВУК:

> «Настоящим прошу оплатить лекторский труд инструктора т. Королева, читавшего лекции 2 раза в неделю в течение времени с 12.VI по 15.VII с. г. во вверенной мне группе. Итого за 8 (восемь) лекций».

Однажды во время занятий с рабочими порта он заметил в задних рядах своих слушателей отчима. Упреки Григория Михайловича звучали теперь реже: Баланин чувствовал, что авиация — это не каприз мальчишки, а серьезное увлечение.

Сергей относится к своей работе в кружках очень серьезно. В одном из протоколов заседания губспортсекции есть такая запись об отчете Королева:

«Организатор кружка тов. Королев информирует Губернскую спортивную секцию о количественном и качественном составе кружка, указывает на низкий уровень знаний по авиации и сильное стремление его членов к работе. Кружок предлагает строить планер собственной конструкции. Необходимы лекторы для теоретических занятий».

Редкий день не забегал теперь Сергей сюда, на Пушкинскую, в ОАВУК. Тут его уже все знали, да и он знал всех. В ОАВУКе жизнь бурлила: готовили «Неделю воздушного флота», организовали работу в секциях. Конструкторской секцией руководил опытный летчик, командир «ИСТРО-2» Василий Лавров, планерной — студент политехнического института Леонид Курисис, который осенью ездил в Коктебель на I Всесоюзный планерный слет. В планерный кружок Сергей ходил еще прошлым летом, но потом, засев за книги, он понял, что построить планер совсем не так просто, что дело совсем не в том, чтобы раздобыть хорошие рейки, тонкую фанеру и прочный перкаль, а в том, чтобы еще до конца постройки быть уверенным в своей конструкции. В кружке при всей видимости строгих расчетов многое бралось «с потолка», жажда немедленной практической деятельности примиряла их с теоретическим невежеством, с легкомысленным эмпиризмом. Снова и снова убеждался Сергей, что самый горячий энтузиазм, самое искреннее желание пользы дела еще недостаточны, что без знаний делу этому вернее всего принести вред, оглупить, осмехотворить, скомпрометировать.

Фаерштейн напечатал в одесских «Известиях» статью со звонким лозунгом «Нам нужны проекты, много проектов! Пусть работают все!». На Пушкинскую толпой повалили доморощенные конструкторы с ватманскими трубами под мышкой. Среди них были такие, которые не то что аэродинамики не знали, в арифметике спотыкались. О, как хотелось Сергею тут же, ни на день не откладывая, приняться за свой планер! Но он сдерживал себя, глядя, как улыбается Фаерштейн, разворачивающий бумажный рулон с очередным аэрооткровением. Нет, начинать рано. Королев ходит на все занятия конструкторской секции, прилежно стенографирует лекции Лаврова. У этого семнадцатилетнего юноши уже можно увидеть зачатки неукоснительных правил, которым будет следовать всю жизнь

великий конструктор: никаких поисков вслепую, никаких ссылок на опыт, чутье, интуицию. Обязательно обоснование любого конструкторского решения — лист бумаги с цифрами есть семя будущей машины. И в то же время долой машины на бумаге! Идея, самая прекрасная, мертва до тех пор, пока она не воплотится в реальную конструкцию. Слова, самые точные, есть лишь отнимающее дорогое время сотрясение воздуха, коли не стоит за словами этими подтверждающий их факт.

Сергей Королев начал работу над планером, свою первую самостоятельную конструкторскую работу, зимой 1923/24 года. Теперь все реже бегал он на Новый базар в «Сокол» и даже у Ляли стал редким гостем. Общий ажиотаж ОАВУКа подхлестывал и его, но он убеждал себя не торопиться. Однажды на вопрос Курисиса, когда же думает он кончить свой проект, Сергей ответил:

— Я не хочу, чтобы мой планер был первым. Я хочу, чтобы он был лучшим...

13 апреля 1924 года в двенадцать часов дня открылась первая конференция планеристов города Одессы. Королев сидел, слушал доклад Фаерштейна: он рассказывал о первых шагах планеризма на Украине. Ровно через тринадцать лет, день в день, в большой аудитории Политехнического музея Королев слушал доклад профессора В. П. Ветчинкина «Межпланетные путешествия». Он рассказывал о скоростях, необходимых для удаления от Земли, приводил расчеты масс горючих веществ, рисовал схемы ракет и двигателей. Ровно через тридцать семь лет, день в день, час в час, Королев слушал рассказ Гагарина: он рассказывал о первом полете человека в космос...

Повествование получается многослойным: школа, Ляля, «Сокол», ОАВУК. В жизни было не так. Там все слои смешались, четкий строй забот и увлечений был не строем, а пестрой, живой толпой. И все-таки сложное и прихотливое движение этой толпы подчинялось некоему закону его воли. Уже в те годы в характере юного Королева начинает проступать, намечаться то редчайшее, фанатическое, всесокрушающее упорство, умение подчинять, а если надо, ломать все мешающие ему обстоятельства, подминать под себя, держать, не выпускать на волю отвлекающие порывы, умышленно доводить себя до духовного

аскетизма, жертвуя всем ради поставленной цели — все те качества, которые так понадобятся ему в будущем.

Главной целью тогда был планер, будущая работа в авиации. Он уже решил, что будет строить аэропланы и летать на них. Здесь колебаний не было. Стройпрофшкола делала из него строителя. Он благодарен ей за математику, физику, сопромат, но строителем он не будет, это решено. Тем обиднее, что надо отвлекаться сейчас на выпускные экзамены, убивать над учебниками часы, которые можно было бы отдать планеру...

Новый год, который так весело встретили на Старопортофранковской, начался трудно. В январе прилетела из Москвы черная весть: умер Ленин. Это было неожиданно. Знали, что Ильич тяжело болен, но в последнее время Сергей часто слышал: «ему лучше», «ходит на прогулки», «читает...» Все надеялись, что дела пошли на поправку. Ведь совсем, кажется, недавно послали они ему в Горки свое письмо:

> «Первое общегородское собрание Одесского Губотдела Общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма приветствует Вождя Мировой Революции, дорогого Ильича, и желает ему скорейшего выздоровления. Трудящиеся Одесщины в настоящее время прилагают все усилия к созданию могущественной эскадрильи Вашего имени в надежде увидеть Вас у штурвала Головного самолета Всемирного Красного Воздушного Флота...»

И вот его нет... Кто же теперь возьмет в руки штурвал революции? Все тогда думали об этом.

Ближе к весне всякие неприятности посыпались на стройпрофшколу. Вечно хмельного директора Бортневского наконец сняли, хотя он, собственно, и не мешал никому, вверив бразды правления Александрову. Новый директор в отличие от старого, раба Бахуса, оказался жрецом Венеры и вскоре был застрелен каким-то потерявшим голову ревнивцем. Слухам, сплетням и пересудам не было конца. Все это мало способствовало нормальной школьной жизни, особенно перед выпускными экзаменами. И все-таки Александров не сдавался, он верил в этих ребят и не оставлял своих педагогических экспериментов.

— Почему мы должны превращать наши зачеты в этакое священнодействие? — говорил он. — Стол под зеленым сукном, экзаменаторы словно судьи, дрожащие ученики. Почему? Обстановка должна быть такой, чтобы человек не волновался, чувствовал себя раскованно, свободно...

Так родилась идея знаменитого александровского чаепития.

В день последнего зачета по физике стены одного из классов завесили принесенными из дома коврами, тут же стоял мягкий диван (его тоже притащили из дома), на котором восседала комиссия: Александр Георгиевич Александров, Владимир Петрович Твердый и Федор Акимович Темцуник. Перед ними накрытый скатертью стол, огромный двухведерный самовар, блюдо с пирожками, сахар. Лидочка Гомбковская суетилась вокруг стола, разливала чай, угощала пирожками.

Войдя в класс, Сергей сначала удивился, потом разозлился. Он был противником идеи этого чаепития, и теперь вся затея показалась ему еще более условной и фальшивой. Звякнув ложечкой, отодвинул от себя стакан, налитый восторженно порхающей Лидочкой.

— Вот, кстати, — сказал Александров мягким, несколько даже ленивым голосом, — не скажете ли вы, почему ложечка в стакане кажется нам как бы переломанной?

Сергей ответил.

— Представим, что этот ковер освещен красным светом, — это уже Твердый задает новый вопрос. — Как изменится при этом цвет его узоров и почему?

Сергей исподлобья косится на ковер, думает, отвечает. Лидочка пододвигает тарелку с пирожком. Сергей машинально кусает. Пирожок с вишнями. Вкусный, черт! Но как же это все-таки глупо выглядит: сидит здоровенный парень на экзамене, жует пирожки...

— Вам приходилось летним лунным вечером прогуливаться по берегу моря? — с улыбкой спросил Александров.

«Ну, это уже чересчур! На что он намекает? Опять на дом «шесть и шесть»?» — Сергей покраснел, с трудом выдавил из себя:

— Допустим, приходилось...

— Вы в таком случае не могли не заметить лунной дорожки на воде, правда?

— Ну верно... Есть дорожка...

— Вот и отлично! А теперь подумайте, почему, куда бы вы ни шли, дорожка эта идет прямо к вашим ногам?

«Вот оно что... А я уж подумал...» — Сергей улыбается и молчит. Что-то шипит Лидочка, чайными ложечками стучит, старается подсказать, а он все улыбается кому-то, глядя сквозь учителей.

— Чему вы, собственно, улыбаетесь? — недоуменно спрашивает Темцуник.

— Так... — отвечает Сергей, и лицо Ляли исчезает...

Незадолго перед экзаменами Юра Винцентини заболел скарлатиной, и Лялю переселили к другу отца на Нарышкинский спуск. Так она стала соседкой Калашникова, известного всей Одессе под кличкой «Жоры с Нарышкинского спуска». Впрочем, это обстоятельство не дало ему никаких преимуществ перед соперниками Назарковским и Королевым.

Ласковыми синими вечерами они ходили на свидание втроем. Лялина комната была на первом этаже. Разумеется, можно было позвонить и войти, как делают все нормальные люди, но они предпочитали окно. Подсаживая друг друга, карабкались на широкий белый подоконник. Сколько вечеров просидели они в этой комнате, в густой синеве южных сумерек, подолгу не зажигая огня, переговариваясь приглушенными голосами, замолкая в длинных паузах? О чем говорили они? Это трудно вспомнить, но еще труднее передать словами на бумаге. Они были влюбленными. Один остроумный француз сказал, что влюбленным потому никогда не бывает скучно, что они говорят только о себе. Им не было скучно, даже если они говорили не о себе. Да и так ли уж важно, о чем они говорили? Звуки и тишина, свет и мрак, движение руки и поворот головы, звонкие шаги у окна, разговор листьев с ветром, прищуренные глазки звезд — все имело свой особый смысл, все говорило на своем беззвучном языке, знание которого вдруг открывается тебе в некий, ни от кого не зависящий срок и который ты забываешь потом, забываешь очень скоро и навсегда...

Они сидели долго — три влюбленных мальчишки — и не делали секрета из того, что хотят пересидеть друг друга. Первым обычно не выдерживал Жорж Назарковский.

— Ляля! Я могу уйти спокойно, — говорил уже с по-

доконника Жорж. — Эти люди — мои друзья, я просил их оградить вас от всех опасностей, и я уверен...

— Хватит болтать! — перебивал Сергей, спихивая Жоржа вниз. — Уходящий да изыдет...

Калашников держался крепко, да и вряд ли кто-нибудь еще в Одессе имел такой запас анекдотов и занятных историй. Но и Калашников умолкал наконец. Длинная пауза.

— Знаешь что? — говорил Жорка. — Пошли вместе...

Тихо, как коты, прыгали из окна, разбегались по домам.

Но иногда один из них возвращался, и тогда они оставались с Лялей вдвоем в этой комнате или шли к морю, и лунная дорожка, строго сообразуясь со всеми законами оптики, бежала им прямо под ноги...

8

> Характер — это окончательно сформировавшаяся воля.
>
> Новалис

Как написано было на перстне Соломона, «все проходит». Прошли и последние зачеты.

«СПРАВКА.

Дана сия т. Королеву С. в том, что он действительно состоял стажером Строй-проф. школы в 1923—24 уч. году и сдал зачеты по следующим предметам: 1) Полит. гр. 2) Русск. яз. 3) Математ. 4) Сопромат. 5) Физика. 6) Гигиена труда. 7) Истор. культ. 8) Украин. 9) Немец. 10) Черчение. 11) Работ. в мастерской».

Однако долгожданной и так необходимой ему полной свободы не было:

«В губкоммунотдел.

Строй-проф. школа № 1 просит предоставить практику окончившему курс теоретических предметов т. С. Королеву».

Эта практика мыслилась как окончательный производственный экзамен будущих строителей. Но найти работу даже квалифицированному специалисту со стажем было тогда совсем не легко, и в губкоммунотделе долго лома-

ли голову: куда же сунуть этих мальчиков и девочек? Наконец придумали: под водительством черепичника Ефима Квитченко новоиспеченным специалистам надлежало отремонтировать черепичную крышу медицинского института.

«В медин.

Согласно вашему отношению за № 1972 от 27—VI с. г. при сем препровождается список 10 чел. стажеров на практику строительных работ при медине.

Приложен.: одно.

1) Калашников. 2) Королев. 3) Крейсберг. 4) Винцентини Ю. 5) Винцентини К. 6) Розман. 7) Шульцман. 8) Борщевская. 9) Марченко. 10) Загоровский».

По правде сказать, работали они плохо, били дорогую марсельскую черепицу, делали тяп-ляп, абы отстали, не было никакого настроения работать: зачеты позади, лето, море, теплынь, а впереди нечто туманное еще, но безусловно интересное. Они, как веселые нахальные воробьи, сидели стайкой на крыше медина, но понимали, что стайка эта вот-вот разлетится и уже ничто и никогда не соберет их вместе, что дурацкая эта черепица — последнее, что связывает их... Мысли эти рождали странное состояние души, когда хотелось сразу и плакать и смеяться. Они то становились серьезными, и Сергей принимался рассказывать о московском конструкторе Андрее Туполеве и его первых замечательных машинах, то вдруг начинали проказить. Калашников и Королев тут были впереди, носились по крыше, к ужасу прохожих, делали стойки на руках на самом карнизе. Присутствие Ляли придавало всему окружающему какой-то особый острый смысл, будоражило Сергея, с ней становился он какой-то взвинченный, быстрый, запаленный. А то вдруг разом стихал, уходил в себя, как тень ходил за ней, опустив глаза. Однажды, расшалившись на тесном мрачном чердаке, Ляля и не заметила, как забросила свою длинную косу в банку с зеленой масляной краской. Это было что-то ужасное: зеленая коса. Косу обернули газетой, и Сергей нес ее за Лялей — маленький, черноглазый паж шел смиренно за своей королевой. Ляля часто думала о трех мальчишках, которые лазали к ней в окно на Нарышкинском спуске, все старалась выбрать из трех одного и не могла. Каж-



П. Я. Королев.



М. Н. Королева.



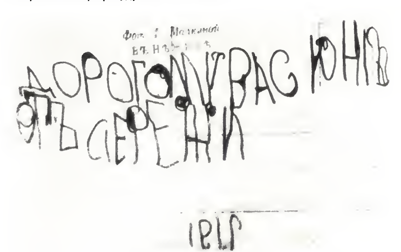
Семья Москаленко. Нежин. 1909 г. Слева направо: Анна Николаевна, Николай Яковлевич, Василий Николаевич, Сережа Королев, Мария Матвеевна, Юрий Николаевич, Мария Николаевна.



Сережа Королев. 1909 г.

Дом в Житомире, в котором родился С. П. Королев.

Первый автограф будущего академика.





Сережа Королев в Одессе.



Г. М. Баланин.

Одесский порт в 20-е годы.



Яхты «Мираж» и «Маяна».

Здание стройпрофшколы в Одессе, где учился С. П. Королев.

Планер КПИР-4, в постройке которого принимал участие С. П. Королев. Слева направо: Константин Яковчук, Николай Железников, Владимир Савинский, Степан Карацуба, Дмитрий Томашевич. На заднем плане второй справа Сергей Королев.





Киевский политехнический институт.

Парад планеров во дворе КПИ. Шестой справа — Сергей Королев.



С. П. Королев — студент КПИ.

Военлет А. Б. Юмашев у планера Ю-1 собственной конструкции.



III планерные соревнования в Коктебеле. Слева направо: К. К. Арцеулов, К. Н. Яковчук, В. М. Зернов.

В. В. Синеуцкий (слева) и Н. Б. Делонэ консультируют руководителя планерного кружка К. Н. Яковчука.





Кабинет авиации и библиотека Авиационного научно-технического общества.

Постройка планеров в КПИ.





Планер КПИР-3 конструкции С. И. Карацубы и Е. Ф. Амбольда в полете. Летом 1925 года на нем летал С. П. Королев.

дый нравился ей по-своему, в каждом что-то было. Небрежная артистичность Назарковского, быстрый, веселый ум Калашникова и вот — Королев... Что же было в Королеве? Это, пожалуй, труднее всего определить каким-то одним словом. Была в нем уверенная, спокойная сила, видимое в будущем постоянство характера...

Он донес ее зеленую косу до дома, и она поблагодарила его улыбкой глаз.

Летом во время работы на практике Сергей снова начал читать лекции, вести планерные кружки, снова бегал и на Марти, и на Чижикова, в порт, к своим ребятам в Хлебную гавань. За зиму многое здесь изменилось. Появились новые, не знакомые Королеву люди и самолеты. На смену ветхому «Ньюпору-21» и старичкам «девяткам» пришли четыре новенькие, с иголочки «Савойи-62» и трофейный «Австродаймлер».

— Это тебе, Серега, не «сальмсон» вонючий, у них знаешь какие моторчики? «Фиат»! Слышал? Триста лошадиных сил! — голос Шляпникова дрожал от нескрываемого восхищения. — Ты только вдумайся, силища какая: триста лошадей!

Глаза Сергея заблестели. Интересно, что сказал бы Шляпников, если бы узнал, что этот румяный парень запряжет в свою машину сказочный, разуму не поддающийся табун в 20 миллионов лошадей! 20 миллионов лошадиных сил! — тогда это нельзя было назвать даже фантастикой. Если бы люди могли видеть будущее, фантастика не существовала бы...

Старые друзья рассказали Сергею, как погиб в Севастополе Русаков, не рассчитал посадку, влетел в ангар, убил себя и механика. Сергей хорошо помнил нервного, быстрого Русакова. Он всегда горячился. Однажды на большой волне погнул поплавок, кричал: «Я отремонтирую его за свои деньги!» Шляпников успокаивал его. В тренировочном полете поломал ногу Гарусов, молчаливый интеллигентный человек с тонкими пальцами пианиста... Ампутация. Уехал в Ленинград. Перед отъездом он пришел в Хлебную гавань, оглядел ангар, потом сжал костыли так, что побелели пальцы, и тихо сказал никому, в землю: «Ну вот и все. Прошла жизнь...»

Иногда Костя Боровиков и Саша Алатырцев брали Сергея в полет, но редко: всем было не до него, пришел

приказ перебазироваться в Севастополь, и работы всякой было по горло.

— Саш, ну возьми меня, — приставал Сергей к Алатырцеву.

— В другой раз, — улыбался тот. — Даю слово военлета, в другой раз будем кататься на полную железку!

А потом были пыльные булыжники трамвайного круга на Пересыпи и мятый самолет, словно кто-то сжал его в кулаке и бросил в эту пыль как ненужную бумажку. Алатырцева принесли в аптеку. Яркая тонкая струйка крови бежала из угла его рта на грудь. Он был уже мертвый, но совсем по-живому горячий, распаренный, потный. Сашу хоронила вся Одесса.

После гибели Алатырцева вновь, в который раз уже, завела Мария Николаевна разговор с сыном о его будущем.

— Пойми, это опасное, это страшное дело. Гарусову еще повезло — он только ногу потерял. Почитай журналы. Вот я листала твой «Самолет». Черные рамки в каждом номере. Это очень опасно, сыночек, очень.

— Но почему ты считаешь, что несчастья бывают только в воздухе? — горячился Сергей. — И поезда сходят с рельсов, и просто с лошади люди падают и разбиваются насмерть. Но о летчиках пишут в журналах, а о всадниках не пишут...

— Ты хочешь стать инженером, — продолжала Мария Николаевна. — Прекрасно. Ты способный мальчик и можешь стать неплохим инженером. Поступай в политехнический, учись...

— Гри хороший инженер, — перебивал сын, — премии получал. Везде его краны: тут, в Камышбуруне, в Мариуполе, в Николаеве. Как памятники стоят. Но сидеть только за столом над проектами я не могу и не буду. Мне мало поехать и посмотреть на кран, который сделали по моим чертежам. Я сам хочу испытывать свои машины. И в политехнический я не пойду, там нет авиационной специальности. Я пойду в академию Жуковского...

Мария Николаевна заплакала. Он подошел, обнял ее за плечи, ткнулся носом в волосы, сказал очень мягко, но твердо:

— Мама, не мешай мне.

— Хорошо, — тихо, в платок сказала она. — Иди своей дорогой. Но я прошу только об одном: посоветуйся с папой...

В то лето Баланин был в командировке. Вызвали в Москву на утверждение его проектов механизации портовых зернохранилищ. Сергей оккупировал рабочий стол отчима, на чертежную доску наколол ватман с контурами своего планера. В ОАВУКе опять торопили, всем не терпелось увидеть, что там наконструировал Королев. Как и предполагали Козюра с Фаерштейном, во всей этой истории с проектированием количество должно было перейти в качество. Кружки конструкторов вокруг губсекции роились, как пчелы на пасеке. Доглядывать, помогать поспевали только самым энергичным и напористым. Все понимали: для выживания кружков их требуется объединить. Так в июне 1924 года возник ЧАГ — Черноморская группа безмоторной авиации, а точнее — компания бесконечно спорящих одесских ребят, которые мечтали летать на планерах, сделанных собственными руками. Председателем ЧАГа был избран Жорж Иванов, крикун, необыкновенно энергичный, притащивший в ОАВУК целую ватагу своих друзей. Его заместителем стал Сергей Королев, секретарем — Жорка Калашников.

— Прежде всего необходима полная ясность, — говорил Сергей. — Нам самим надо точно знать, сколько нас, кто, где и чем занимается, чем хочет заниматься, имеет ли для этого достаточную теоретическую подготовку, располагает ли нужной производственной базой, материалами и людьми. Мы должны распределить свои обязанности, не дублировать друг друга, но помогать все каждому...

Через несколько лет после смерти С. П. Королева заслуженный врач республики Г. П. Калашников сказал однажды:

— Теперь я вдруг увидел, что уже в те годы у Сергея была необыкновенная способность быстро и четко поставить людям задачи...

На первом же заседании ЧАГа Сергей рассказал о своей работе над планером. Сначала смущался: как-то неловко говорить о себе, потом огляделся — да все же свои ребята, — осмелел и заикаться перестал. Иванов, который тоже конструировал гидропланер, ревниво задавал вопросы.

Это было самое первое выступление конструктора Сергея Павловича Королева, первое из тысяч выступлений

на всех и всяких летучках, планерках, советах, комиссиях, обсуждениях, защитах, разборах, заседаниях, коллегиях, судах и митингах, которые сделал он за четыре десятка лет.

В протоколе первого заседания ЧАГа так и записали:

«Слушали: о чертежах т. Королева.

Постановили: предложить т. Королеву в кратчайший срок закончить разработку сухопутного безмоторного самолета».

Потом чаговцы выпросили на бывшем заводе Анатры три старых мотора «Гном», крылья и фюзеляж разбитого «фармана», как мыши, тащили в свою нору каждую завалящую железку.

— Про запас, — улыбался Сергей, — начнем сами строить самолеты, все пригодится.

Леонид Курисис первый рассказывал в ОАВУКе о своем планере. Развесили чертежи, достали указку. Народу на доклад пришло много, и народу понимающего: Фаерштейн, Лавров, Боровиков, Селезнев — преподаватель железнодорожного техникума, старые знакомые из ГИДРО-3 Шляпников и Долганов.

Курисис доложил проект. Фаерштейн, ерзая на стуле, еле дождался, пока Курисис закончит.

— Это замечательно! Мы должны немедленно начать постройку планера! Можно начинать в Январских мастерских, можно на Стрельбищенском поле, где мы строили планер по чертежам Арцеулова. Главное — начать! — Фаерштейн готов был аплодировать любой «первой ласточке» губсекции уже потому, что она первая. Он уже видел этот несуществующий планер на Всесоюзных соревнованиях в Коктебеле, уже слышал восторженно-почтительные шепотки: «Это из Одессы... Из Одессы!»

Лавров охладил его пыл, указал, что конструкция нуждается в некоторой доработке. И тут вдруг протянул руку Королев:

— Мне хочется обратить ваше внимание на профиль крыла этого планера...

Сергей говорил прямо, не очень заботясь о безболезненной округленности своих критических выпадов, но и без запала, не торопясь, аргументируя каждое замечание. За его спиной переглядывались: никто не ожидал такого от этого краснощекого тихони.

Сергея поддержал Василий Долганов. Решено было с

постройкой планера повременить, поручить автору проекта «доработать в свете замечаний».

— Ты не боишься, что Курисис гробанет теперь твой проект? — спросил Долганов Королева, когда заседание окончилось.

— Не боюсь. Может, он что дельное подскажет, а начнет придираться — отобьюсь. У меня расчеты, а тут цифры важнее всяких слов...

Теперь часто Сергей укладывался на свой красный диван в гостиной, когда за окнами было уже совсем светло: не терпелось доделать планер. Иногда приходил помогать Валя Божко, обводил малиновой тушью чертежи, штриховал разрезы. Авиация его не увлекала, вернее, он не мог себе позволить увлечься ею, понимал, что летать он не сможет. Это сейчас можно создавать авиационные конструкции и ни разу не подняться в воздух даже в качестве пассажира. А в те годы, если человек говорил: «Я работаю в авиации», то само собой подразумевалось, что он непременно летает...

Обычно Сергей даже радовался, когда Баланин уезжал в командировку, но сейчас он чувствовал, что ему иногда не хватает отчима: он многое мог подсказать, а если и не знал чего — порекомендовать книгу, справочник, методику расчета, формулу. Сергей терял время именно на книжные поиски, ожесточенно листая страницы, что-то шептал себе под нос, потом, отложив книгу, думал, нетерпеливо постукивая по столу лекалом, и снова листал страницы.

В ОАВУКе спрашивали:

— Как назовешь?

В те годы планеры крестили позвончей, поэффектней: «Дракон», «Дедал», «Колибри», «Одна ночь». Королев ответил:

— К-5.

В июле проект был наконец готов. Защита такая же, как у Курисиса, без всяких скидок на то, что тот был студентом политехнического института (без пяти минут инженер), а этот — подручный черепичника.

Замечания были, но по мелочи. Встал Курисис:

— Считаю, что Королев сделал зрелый проект, по которому можно строить планер...

Сердце запрыгало в груди: «Будут строить!»

— Правильно, — сказал Фаерштейн. — Немедленно надо утвердить в Харькове и строить...

«Трудящийся, строй свой возд. флот.

В Центральную спортсекцию.

Препровождая при сем проект планера Королева и объяснительную записку, прошу проверить расчет и прислать возможно скорее обратно.

Приложение: 12 листов чертежа и объяснительная записка.

Предс. Губспортсекции: Фаерштейн».

А дома с мамой опять эти тягостные разговоры: «Что дальше?» — «А что дальше? Дальше строить, испытывать, летать».

— Может быть, все-таки Одесский политехнический? — робко спрашивала она.

— Нет. Если так, я пойду на завод Марти...

— Ну зачем так, сынок... Значит, все-таки в академию?

— Да...

— Но я узнавала, в академию берут кадровых военных людей с опытом, с образованием...

— Я кончил школу... И у меня планер...

— Хорошо, — Мария Николаевна с волнением встала из-за стола. — Я поеду в Москву, мы с папой все узнаем...

Она действительно поехала в Москву и добилась приема у какого-то крупного начальника академии. Человек с ромбами в петлицах слушал внимательно, потом спросил:

— Сколько лет вашему сыну?

— Семнадцать. Восемнадцатый пошел...

— Молод... В армии не служил? Ведь у нас на первом курсе младшие командиры...

— Он окончил строительную школу...

— Да что школа. — Он откинулся на спинку кресла.

— И вот еще. — Она протянула через стол бумажку.

«УДОСТОВЕРЕНИЕ.

Настоящим Губспортсекция Одесского губотдела ОАВУК удостоверяет: членом Губспортсекции тов. Королевым Сергеем Павловичем представлен сконструированный им проект безмоторного самолета К-5. Проект этот был представлен в Авиационно-технический отдел Одесского Губотдела ОАВУК и согласно постановления Президиума АМО от

4/VIII за № 4 признан годным для постройки и переслан в Центральную спортсекцию в Харьков на утверждение. Тов. Королевым представлена была подробная расчетная — объяснительная записка на одиннадцать листов чертежей...»

«Ох уж эти мне грамотеи одесские!» — Он улыбнулся, косясь на ошибки, и сказал:

— Ну, вот это меняет дело. Однако своею властью разрешить вашему сыну поступить в академию я не могу. Оставьте документы. Доложу начальству. Будет решение — известим...

Вернулась она в Одессу вместе с Григорием Михайловичем. Сергей, радостный, гордый, рассказывал ему о заседании в ОАВУКе. Григорий Михайлович слушал внимательно, но думал не о планере: «Может быть, я не прав был, когда настаивал, чтобы он бросил эту свою авиацию. Новое, бурно прогрессирующее дело, и он любит его, это видно... Чем старше становишься, тем с большей охотой начинаешь примеривать молодых по себе. Почему? И зачем? У них своя дорога...»

— Итак, значит, аэропланы, — сказал отчим, открывая чрезвычайное заседание семейного совета. — Что ж, если ты решил идти в авиацию, иди.

— Дядя Юра прислал письмо. — Мария Николаевна вынула из конверта листок бумаги. — Кстати, он пишет, что в Киевском политехническом открылось авиационное отделение, и зовет тебя в Киев.

Она немножко хитрила. Совсем не случайно пришло письмо из Киева. Сама написала старшему брату, делилась своими тревогами. Юрий поехал в КПИ, все разузнал, прислал ответ.

— Киевский политехнический — прекрасный институт...

Сергей улыбнулся: отчим сам кончал КПИ.

— Можешь обвинять меня в квасном патриотизме, — засмеялся Баланин, — но это действительно так. Отличная профессура, традиции...

— У авиации нет традиций, — буркнул Сергей.

— Не знаешь — помалкивай, — обернулся отчим. — Я сам не видел, но помню, мне рассказывали, как профессор Делоне построил планер и летал на нем со своими сыновьями, такими же сумасшедшими, как ты... Почему в Одесском политехническом нет авиационного

отделения, а в киевском есть? А? Нет, дорогой, на пустом месте, вот так «вдруг» в технике редко что родится...

— Но все-таки мне хотелось бы полной ясности с академией, — упрямо сказал Сергей.

— Не убежден, что надо ждать ответа из Москвы, — задумчиво сказал Баланин. — Тем более никакой уверенности, что ответ будет положительным, нет...

Сергей не находил себе места. Бродил по городу, иногда уходил по берегу далеко, купался один в камнях. Однажды в Аркадии заплыл далеко и вдруг увидел неподалеку женскую голову. Обернулся еще раз — нет головы! Он сам чуть не захлебнулся, когда тащил ее, вяло цепляющуюся за его шею, тащил и кричал, пока их не втянули в шлюпку. Ее откачали уже на берегу.

— Кто он, мой спаситель? — спросила она наигранным театральным голосом. — Я хочу видеть его...

Сергею стало почему-то неловко, он ушел...

Сегодня в школе выдали свидетельство:

> «Настоящее свидетельство выдано Королеву Сергею Павловичу, родившемуся в 1906 году 30-го декабря, в том, что он обучался с июля 1922 г. по 16 августа 1924 г. в Строй-проф. школе № 1, за время пребывания в школе усвоил все дисциплины, установленные уч. планом, и выполнил практические работы по черепичной специальности».

Вот и все. Теперь прощай, Одесса! На душе было тоскливо, одиноко. После всего этого до отказа набитого заботами и волнениями лета, после выпускных зачетов, медина, проекта вдруг он окунулся в какую-то праздную пустоту. Несколько дней он ничего не делал, ни-че-го! К этому он не привык. Харьковские бюрократы все тянут с ответом. Планер не строят. А чего там тянуть: грамотному инженеру разобраться — два часа работы. Академия тоже молчит, а он все ждет. Ребята носятся как очумелые — Валя, Жорка. Володька Бауэр уже отнес документы в строительный. Ляля получила путевку в химико-фармацевтический... Ляля останется в Одессе? А он уедет.

Объяснение их происходило на ступеньках Торговой лестницы. Сергей, мокрый, с красными пятнами по лицу, просил ее стать его женой. Она ответила, что не думает

о замужестве, что хочет учиться, надо кончить институт и... Конца он не дослушал, умчался.

Объяснение на Торговой лестнице было последней каплей, переполнившей еще такую мелкую чашу его терпения. Нет, теперь он уж ни за что не останется в Одессе! Ни за что! Москва молчит? Отлично! Он не собирается всю жизнь ждать их ответа. Он едет в Киев. Это окончательное решение. Отослал документы. Сдавать вступительные экзамены ему было не нужно: справка из стройпрофшколы освобождала от экзаменов.

Собрался быстро, да и что ему было собирать? Хотел было взять на память чернильницу из гильз — подарок одного парня с электростанции, да раздумал: тяжелая. Чемоданишко получился легонький — первый в жизни чемодан. Он и потом всегда путешествовал налегке — в 1938-м и в 1961-м. Провожали мама и отчим, говорили обычные слова:

— Одевайся теплее, дело к осени... Не забывай... Пиши...

Последнее, что он увидел на перроне, — лицо матери в слезах. Она быстро шла за поездом. А позади краснел лозунг «Дым труб — дыхание Советской России!».

Потом он сидел на лавке и смотрел в окно на желтые кукурузные поля. Что же будет с ним там, в Киеве? И потом дальше? Крылья. Это обязательно. Крылья будут, небо будет. Будет жизнь...

9

Трудности порождают в человеке способности, необходимые для их преодоления.

Уэнделл Филлипс

Он заново открывал Киев. Кажется, и срок уж не такой большой — семь лет, а он ничего не узнает. Нет, узнает, конечно. Вот тут, на Некрасовской, несся он в «казачьей лаве» окрестных мальчишек, преследуя шайку «разбойников». И Прорезную он помнит, Галицкий базар, и Труханов остров — ну конечно, тотчас узнал его, но воспоминания эти выплывали как будто не из прошлой яви, а из далекого, казалось, навсегда забытого

сна. Семь лет... Это огромный срок, если тебе семнадцать.

Встретили Сергея хорошо.

— Вот это да! — кричал дядя Юра. — Вот это удивил! Маруся пишет: «Встречай Сережу», ну я так и представляю себе — черноглазенький, длинноволосенький, в кружевном воротничке, лорд Фаунтлерой, а это ж мужик, грузчик одесский! — Он хлопал племянника по широкой спине, толкал в плечо, затевая неуклюжую возню — самое искреннее, что придумали мужчины для выражения дружеских чувств.

Дядя Юра жил на Костельной *, зеленой, очень круто бегущей вверх улочке, если шагать от Крещатика. Квартира была тесноватая, три комнаты: спальня, столовая, детская. Сергея поселили в проходной столовой на диване. Диван он любил: можно было уютно ткнуться носом в мягкую спинку, но сразу решил, что жить у дяди Юры он не будет — стеснять не хотел. А главное даже не в его деликатности, а в том, что теперь, когда мама и Гри далеко, вдруг остро захотелось полной взрослой самостоятельности, захотелось своего ключа в кармане: уходи, приходи, когда душе угодно, читай до утра, а то вовсе днем спи, а ночью гуляй...

Но он ничего не сказал дяде Юре, решил: «Устроюсь сначала с институтом, а тогда и об угле подумаю». Главной заботой было узнать, все ли в порядке с приемом, выведать все насчет авиационной специальности.

За три копейки скрежещущий и скрипящий, как корабль в бурю, трамвай, мотаясь из стороны в сторону, дотащил его от Крещатика по Бибиковскому бульвару к широко, просторно разбросанному парку, за деревьями которого виднелось большое здание дорогого желтого кирпича. От центральной трехэтажной части его, с маленькими башенками по углам и фигурной кладки карнизами, отходили двухэтажные крылья, охватывая уже начавшую желтеть лужайку. Глядя на широкие, с легкой кривизной по своду окна, Сергей глазом строителя оценил замысел архитектора, который, видно, думал о назначении своего здания, стремясь дать классам больше света. И тут же мысленно поправил себя: не «классам», а «аудиториям», ведь это и есть КПИ.

* Ныне улица Челюскинцев.

Да, это и был КПИ, Киевский политехнический институт имени Раковского, куда послал из Одессы документы Сергей Королев. Еще в трамвае подумал он, что какой-нибудь бумажки будет обязательно недоставать, что непременно потребуются дополнительные доказательства, что он — это он. Так точно и получилось. Свидетельство стройпрофшколы действительно освобождало его от приемных экзаменов, но для поступления, оказывается, требовалась еще командировка. Сергей очень плохо представлял себе, что это за командировка.

— Эту командировку вам может дать губотдел профсоюза, — подсказала женщина-секретарь в ректорате. — Ведь вы же член профсоюза?

— «Кто не член профсоюза, тот паразит», — с улыбкой процитировал Сергей ходкий в то время лозунг.

Она не засмеялась, вытащила из ящика стола бумагу.

— А теперь напишите заявление, но подробное, укажите, почему вы хотите у нас учиться, — она протянула ему листок.

Сергей сел за стол, подумал и принялся сочинять:

«В Киевский политехнический институт от Королева Сергея, окончившего 1-ю строительную профшколу.

Заявление

Прошу принять меня в КПИ, окончил в настоящем году 1-ю строительную профшколу в Одессе...» Что же дальше-то писать? Пошарил пером в чернильнице и продолжал: «Отбыл стаж в ремонтно-строительных работах по квалификации подручного черепичника...» Вот так хорошо придумал: «отбыл стаж». А что за стаж, как долго отбывал — туман. Впрочем, что я все жму на строительную специальность? Ведь иду-то я на авиационное отделение, а сам все о черепице расписываю... «Год и 8 месяцев работал в Губотделе Общества авиации и воздухоплавания, принимал участие в конструктивной секции авиационно-технического отдела». Вот это уже солидно выглядит. А что, если и про планер написать? А что? В конце концов не украл я его. Напишу все как есть... «Мной сконструирован безмоторный самолет оригинальной системы «К № 5». Проект и чертежи, после проверки всех расчетов, приняты отделом ОАВУК, признаны годными для постройки и направлены в Центральный отдел в Харькове...» И про кружки напишу, все так все. «Кроме того, в течение года я руководил кружками рабо-

чих управления порта и на заводе им. Марти и Бадина. Все необходимые знания по отделам высшей математики и специальному воздухоплаванию получены мною самостоятельно, пользуясь лишь указанием литературы специалистов технической секции ОАВУК». Ну, теперь, пожалуй, достаточно. Пусть знают, с кем имеют дело. Как же кончить? А если так? «В силу вышеизложенного прошу дать возможность продолжить мое техническое образование. При сем прилагаю документы...» Перечислил аккуратно все бумажки...

Он ездил теперь в КПИ каждый день: в незнакомом городе друзей не было, и к тому же все время надо было еще что-то писать, заполнять, проходить медкомиссию. Ответа на срочный запрос в Одессу пока не было, он уже начинал волноваться. А вот тут опять подсунули какую-то бумагу. Анкета. Надо заполнять. Дошел до графы «Национальность» и задумался. Действительно, а кто он, собственно, по национальности? Отец как будто бы был русским, а мама? Дед — тот уж точно украинец, да и бабушка тоже, конечно. Значит, мама украинка. А он? Русский или украинец? В доме говорили по-русски. С ребятами говорили по-русски. Все преподавание тоже по-русски. Украинский учили, но говорил по-украински он плохо. В общем-то можно писать и так и этак. Он написал: «Украинец».

Социальное положение. Подчеркнул: «Учитель». И дописал: «Лектор».

Основная профессия: «Лектор-стенограф».

Общественная политическая работа: «С июня 1923 года активный руководитель рабочих кружков на заводах им. Марти и Бадина, Чижикова и Одвоенморбазы».

На чьи средства живете: «Лекционная оплата».

Сколько времени живете собственным трудом: «Три года».

Место последней работы: «Губотдел ОАВУК».

Снабжен ли средствами к существованию и на какой период, сумма: «Снабжен до ноября с. г.»

Имеет ли квартиру по месту вуза: «Да».

В строках этой анкеты, написанной по-украински, очевидно, чтобы убедительнее выглядела графа о национальности, в этом наивном «лектор-стенограф», в нескромном «активный руководитель», в маленькой, невинной в общем-то лжи, — помилуйте, откуда же появились «три года» собственной трудовой жизни? — во всем этом такое

горячее желание остаться в этом просторном кирпичном доме, начать действительно «собственную трудовую жизнь», убедить всех еще неведомых ему судей, решающих его судьбу, что мальчишеский пушок на его розовых щеках не помеха, что он тоже сможет, выдюжит.

Сергей Королев был одним из самых молодых кандидатов в первокурсники Киевского политехнического института. Таких румяных и юных тут было мало.

Известно, что до революции существовали так называемые «вечные студенты», ухитрявшиеся пребывать в этом звании до десяти и более лет. Империалистическая, а затем гражданская войны и вовсе поломали нормальный ход учебного процесса, затормозили его, а кое-где совсем остановили. После революции первый прием в КПИ был в 1920 году. Но какие-то «старички» оставались. До 1922 года был установлен трехлетний срок обучения, затем — четырехлетний. В 1921 году начал работать рабфак и нулевой семестр. Сергей Королев поступал в КПИ одновременно с группой рабфаковцев приема 1922 года. Многие из них не только не изучали историю античной драмы и сопромат, как Королев в одесской школе, но еще два года назад попросту не умели читать. Это были рабочие и крестьяне — вчерашние солдаты, пришедшие на студенческую скамью из огня гражданской войны. И здесь, в КПИ, сейчас все они перемешались: «профессиональные» студенты в изношенных форменных тужурках, в пенсне, ироничные, надменные и безмерно ленивые; вчерашние рабфаковцы, здоровые, угловатые, очень еще темные, но мертвой хваткой вцепившиеся в книги, с неистребимой, нет, не любовью, а страстью к знаниям; разные «командированные» по профсоюзным разверсткам, среди которых были и желторотые юнцы, и неплохие, сложившиеся уже специалисты-мотористы, механики, путейцы, люди с рабочим опытом, с солидным стажем. Были и молоденькие сыновья нэпманов с замашками купчиков, которые они выдавали за признаки аристократизма, — маленькая стайка легоньких, напомаженных бриллиантином, сытых молодых людей. Но при всем этом социальном разнообразии и пестроте человеческих судеб вот таких, как Сергей Королев, со школьной скамьи сразу шагнувших в высшую школу, было тогда меньшинство. То, что стало нормой через пять-десять лет,

в те годы считалось исключением. Не видя вокруг одногодков, понимая, что вряд ли отыщутся здесь такие ребята, как Валя Божко, как Жорка Калашников, Сергей не то чтобы приуныл, а как-то притих. Обида на Торговой лестнице быстро забылась. Он написал Ляле длинное подробное письмо и теперь с нетерпением ждал ответа — каждое утро, засунув руку в почтовый ящик, ощупывал его изнутри, ему все казалось, что письмо как-то там зацепилось, воткнулось в какую-то щелку и не вываливается.

Не будучи никогда человеком общительным, он в первые киевские недели стал вовсе замкнутым, бродил в одиночестве по просторному и еще пустынному зданию, заглядывал в аудитории и кабинеты, присматривался, обвыкал. Однако Королев не был бы Королевым, если бы процесс этого одинокого обвыкания затянулся. Перезаряженный энергией, он жаждал творческого контакта, чтобы отдать делу свою энергию.

В ту осень в КПИ была организована небольшая, но весьма любопытная авиационная выставка, сразу заинтересовавшая Королева. Разглядывая экспонаты, он вспоминал слова отчима об авиационных традициях и убеждался, что Гри был прав.

Оказалось, что первый воздухоплавательный кружок организовался в КПИ, когда Королев только родился, — в 1906 году. Его вице-председателем был тогда студент КПИ Викториан Флорианович Бобров, который к 1924 году стал ректором института. В 1909 году профессор КПИ Николай Борисович Делоне, один из талантливых учеников Н. Е. Жуковского, действительно построил с сыновьями балансирный планер — биплан и летал на нем. Он даже выпустил тоненькую книжку «Как построить дешевый и легкий планер и научиться летать на нем». Делоне был заворожен публичной лекцией Николая Егоровича Жуковского, который приехал в Киев осенью 1908 года. Уже полетел самолетик Райт — все только и говорили об отважных братьях, и народу на лекции Жуковского было столько, что в проходах стояли. Лекция прерывалась сухим треском синематографического аппарата, и на белый экран выплывал дирижабль графа Цеппелина, подрагивая, выбегали аэропланы Блерио и Фармана. Были показаны соревнования аэронавтов в Бордо, полет Вильбура Райта, парижский воздухоплавательный парк и другие чудеса. Делоне с сыновьями был не единственным,

кого увлекли идеи его учителя. Примерно в те же годы строил свои самолеты и Александр Сергеевич Кудашев, «исправляющий должность», как говорили тогда, экстраординарного профессора КПИ по кафедре устойчивости сооружений. Им было создано четыре самолета довольно удачной конструкции с двигателями 25—50 лошадиных сил. От учителей увлечение воздухоплаванием перешло к ученикам. Собирались группами, вместе конструировали, вместе строили. На покупку моторов и материалов требовались довольно значительные суммы, и, наверное, студентам-авиаторам пришлось бы очень туго, если бы среди энтузиастов не оказалось Федора Былинкина и Игоря Сикорского. Первый был сыном богатого купца, второй — известного киевского профессора-психиатра. Они и раздобыли деньги на постройку самолетов и организовали на Куреневке специальную мастерскую. Мастерская вскоре окрепла настолько, что даже принимала заказы на постройку самолетов со стороны. Былинкин строил самолеты по схеме братьев Райт, а Сикорский, рано угадав свою будущую славу знаменитого конструктора вертолетов, увлекся постройкой геликоптеров, испытания которых прошли неудачно, поскольку машины эти не имели механизма перекоса и органов управления. Бесспорно талантливым конструктором был и третий студент КПИ, Василий Иордан, у которого не было богатого папы, но была изобретательная голова и умелые руки. Былинкин и Сикорский построили несколько самолетов собственной конструкции и два самолета БИС (Былинкин, Иордан, Сикорский) — плод совместного труда молодых авиаторов.

Воздухоплавание быстро входило в Киеве в моду. Материальная поддержка авиаторов состоятельными людьми стала признаком хорошего тона, знаком прогресса взглядов и деловой смелости. Желая идти «в ногу с эпохой», богатый сахарозаводчик Карпека с гимназических лет поощрял авиационные увлечения своего сына Александра, который построил еще три самолета. Стремясь и здесь не отстать от своего конкурента, самолеты строил и другой сахарозаводчик-миллионер, Терещенко. Чего здесь было больше: искреннего увлечения, ревнивого честолюбия или деловой дальновидности, сказать трудно, но во всех случаях киевский «авиационный бум» 1909—1911 годов если не с этической, то с технической точки зрения был явлением наверняка прогрессивным и позво-

ляет говорить о киевской школе авиационных конструкторов. «Этот творческий путь от первых подлетов в 1910 году, — пишет, известный советский историк авиации В. Б. Шавров, — привел киевских конструкторов через года к созданию невиданных в то время самолетов-гигантов «Русский витязь» и «Илья Муромец».

Осматривая авиационную выставку в КПИ, молодой Сергей Королев понимал, что организация авиационной специальности на механическом факультете — дело не случайное, что на смену разобщенным усилиям талантливых, зависящих от меценатов одиночек должен был прийти организованный и финансируемый Советской властью коллектив.

И этот коллектив уже существовал. Душой его были ректор КПИ Бобров, профессор Делоне, академик Граве, профессора Штаерман и Синеуцкий. Их инициатива находила горячую поддержку снизу: среди студентов было немало людей, серьезно увлеченных авиацией, и даже профессиональные в прошлом летчики. Среди них, бесспорно, выделились своей напористой энергией Константин Яковчук, Дмитрий Томашевич и Николай Железников.

Лаборатории и мастерские КПИ сильно пострадали в годы войны и разрухи. Начинали на пустом месте с минимумом средств и материалов. Но начали! И сделали! И как раз в те дни, когда одинокий, никому тут не известный Сергей Королев бродил по зданию института, здесь шла лихорадочная подготовка к отправке в Коктебель на II Всесоюзные планерные состязания первенца планерного кружка — планера КПИР. Разумеется, Сергей тут же пришел в кружок. В душе его где-то теплилась зыбкая надежда, что, может быть, и ему удастся поехать в Крым, увидеть лучшие планеры, познакомиться с известными летчиками, а главное, научиться самому летать на планере. Преодолевая смущение, он рассказывал в кружке о своем проекте, но тут же понял, что рассказ его никому не интересен, что неведомый им проект, пылящийся где-то в далеком Харькове, — ничто по сравнению вот с этим нескладным, с высоким хвостом, с колесами под самым брюхом планером, который они строили с такими трудами и который должен был вознаградить их за эти труды в Крыму. Робкие намеки Королева на поездку в Крым оставались вовсе без внимания или вы-

зывали улыбку: желающих было слишком много и желающих достойных, не день, не месяц проторчавших под лестницей центрального вестибюля, под навесом во дворе, где строился КПИР. Нет, никакой надежды поехать с киевлянами на соревнования у Сергея не было, он понимал это. Неужели и на вторые соревнования не попадет он? Это уж слишком! Тогда послали Курисиса. Курисис привез чертежи планера Арцеулова. Господи, а он привезет все чертежи, какие хотите, на выбор! Но как попасть в Крым? Его денег не хватит даже на дорогу туда. Одна надежда на Одессу. Может быть, старые друзья сжалятся над ним. 20 августа он пишет в Одессу Фаерштейну:

> «Многоуважаемый Борис Владимирович! Напоминая Вам о Ваших словах при моем отъезде, обращаюсь к Вам с просьбой: устройте мне командировку на состязания в Феодосию. Из Киева едет большая группа, и я как новый человек настаивать на командировке из Киева не могу. Т. о. я рискую и в этом году не увидеть состязаний, посещение которых дало бы мне очень много, и я с большим успехом мог бы работать в области авиации и планеризма. Надеюсь, что Одесский Губотдел ОАВУК сочтет возможным и нужным отправить меня на состязания, помня мою прежнюю работу по руководству планерными кружками. Кроме того, эта командировка позволила бы мне устроить некоторые мои личные дела и увеличила бы в Киеве влияние и вес Одесского Губотдела. Прилагая при этом марки, надеюсь получить скорейший ответ по адресу: Киев, Костельная 6—6. Москаленко для С. П. Королева. Между прочим: я кончу свои дела до 27—8/VIII и тогда смогу выехать, чтобы быть 30-го в Феодосии. Если дело выгорит, то напишите мне, пожалуйста, о деталях моего путешествия: где, как и каким образом это устраивается.
>
> Уважающий вас С. Королев.
>
> Интересно, какова судьба моего проекта и чертежей? С.».

Конечно, на Фаерштейна тоже надежда плохая. Что им теперь Королев? Отрезанный ломоть... Короче, сел между двух стульев.

Сергей нервничал: все было как-то неопределенно.

Несколько успокоили его только полученные наконец документы:

«УССР. Правление Киевского Губотдела профсоюза работников просвещения. 19 августа 1924 года № 10519.

Удостоверение.

Дано сие тов. Королеву Сергею, члену союза работпрос № 13266, в том, что он командируется для поступления в КПИ в счет разверстки ГСПС...»

И на всякий случай, памятуя, что в таких делах лишняя бумажка не вредит, запасся он еще одним документом:

«Киевский губпрофсовет. Дворец труда. Ул. Короленко 31/33. Августа дня 19.1924 г. № 2959.

В КПИ

Ввиду определенных успехов тов. Королева в работах по авиации приемочная комиссия при ГСПС не возражает против только $1^1/_2$ годичного его стажа по приему на соответствующее отделение КПИ...»

К этой бумаге ответственный секретарь губотдела ОАВУК сделал еще радующую Королева приписку на украинском:

«В КПИ. Со своей стороны считаю, что нужно было бы принять в институт на мехфак тов. Королева. Это необходимо еще и из тех причин, что большинство наших планеристов быстро заканчивают институт. А нужно, чтобы энергичная работа планеристов, которую так важно наладить, не тормозилась, а, наоборот, — бурно развивалась в интересах развития собственного авиастроения...»

Вот это приятно, значит, все-таки признали в нем своего, планериста. Погодите, он еще покажет, на что он способен...

С этих осенних дней 1924 года, неустроенный, почти без денег, весь в сомнениях и надеждах, начал Сергей Королев свою по-настоящему самостоятельную жизнь. Часто развитие его идей и воплощение замыслов зависе-

ло от желания и воли других, но никогда сам он не подчинял себя чужим желаниям и чужой воле. Встав на такой путь, человек чаще, чем другие, менее стойкие и убежденные, испытывает горечь разочарований, но зато разочарования эти уже не могут ранить его так, как других.

Вот, к примеру, ответ Фаерштейна. Как ждал он его! Торопливо надорвал синий конверт:

«Тов. Королеву.

Относительно командировки на Всесоюзные состязания имеется определенное положение, в силу которого для участия в состязаниях избираются правлением ОАВУК т.т., имеющиеся налицо при губспортсекции.

У нас такие выборы уже произведены, и часть участников уже выехала в Феодосию. Остальные отправляются 30 августа.

Все места, предоставленные Одесской губспортсекции, заняты, средств на дополнительные командировки не отпускается, а потому просьба ваша, к сожалению, исполнена быть не может.

Председатель губспортсекции, член правления Одесского губотдела ОАВУК

Фаерштейн.

23/25 августа 1924 г., гор. Одесса

№ 2362».

Так. Все понятно. Он сложил листок. Все понятно, но почему надо писать так казенно, так бездушно?! Что стоит вся кипучая энергия Фаерштейна, вся горячность его трибунных речей, если за всем этим не видит он просто человека? Понятно, нет денег. Но ведь так и можно было написать: «Сергей, денег мало, послать тебя — значит переругаться с ребятами, которые хотят поехать не меньше, чем ты, и не меньше тебя достойны этой командировки...» Вот и все. Он бы понял. Так зачем же все эти «имеющиеся налицо», все эти титулы: «председатель», «член правления...»?

Итак, все ясно. В Крым он не едет. Программа на ближайший год: учиться, строить планеры и непременно побывать на третьих соревнованиях, придумать что-нибудь с заработком и, наконец, найти угол, чтобы распроститься с диваном дяди Юры.

10

> Следуй своей дорогой, и пусть люди говорят что угодно.
>
> Данте Алигьери

Жизнь студента Сергея Королева мало похожа на жизнь студента наших дней. Может быть, сегодняшний студент и отыщет в ней свои запретные для него прелести, но в целом это была несравненно более тяжелая жизнь. Нам трудно представить себе студенческие годы без балов и карнавалов, спартакиад и олимпиад, самодеятельных ансамблей и театральных галерок, без дружеских пирушек и веселых танцулек. У него была совсем другая жизнь.

Прежде всего все студенты КПИ, поступившие в 1924 году, проходили специальную комиссию, которая распределяла их по соответствующим категориям. В первую категорию входили рабочие, крестьяне и дети рабочих и крестьян. Они освобождались от уплаты за учебу. Вторую категорию, куда как раз входил Королев, составляли представители трудовой интеллигенции. Они должны были платить за учебу. Сумма зависела от доходов родителей и не превышала 40 рублей. Третья категория — дети нэпманов — вносила в институтскую кассу довольно значительные суммы. На первом и втором курсах никто, кроме бывших рабфаковцев, стипендии не получал.

Таким образом, вопрос о социальном происхождении, никак ранее не интересовавший Королева, стоял очень остро. И позднее, уже будучи студентом МВТУ, Королев не раз чувствовал, что отсутствие «пролетарского происхождения» мешает ему. Находились люди, всегда готовые попрекнуть его «интеллигентностью», а принципиальные технические споры подменять пространными рассуждениями о его «классовой ущербности». Однако весь социально-политический смысл этого явления открылся Королеву позднее. Пока его принадлежность ко второй категории означала для него прежде всего добавочные расходы. Сразу вставал вопрос: где взять денег на учебу? Прежде всего не на питание, жилье, одежду и развлечения, а на учебу. Сергей получил из Одессы перевод на 25 рублей, но он понимал, что не будет получать такие

переводы регулярно. Более того, он не хотел их получать. Перевод и радовал его, и заставлял страдать, перечеркивая надежды на самостоятельную жизнь. Во что бы то ни стало необходимо было найти работу. Кстати, тогда это было тоже не легко. Мастерские КУБУЧа — комитета по улучшению быта студентов — не могли дать работу всем желающим. Несколько дней пробегал Сергей по мокрым, засыпанным желтыми листьями киевским улицам, прежде чем нашел работу. На углу Владимирской и Фундуклеевской * помещалась газетная экспедиция, и Сергей подрядился разносить оттуда газеты по киоскам.

Вставать приходилось рано, синяя темнота еще заливала улицы, и трудно было поверить в рассвет. Он одевался на ощупь, засовывал в карман загодя приготовленный кулек с куском хлеба и ломтиком сала и на цыпочках, вытянув вперед руки, чтобы не налететь на что-нибудь в темноте, выбирался из гостиной. Спросонья он все-таки натыкался на стул или стол, звякала посуда, он замирал и двигался дальше. Спускался по крутым тротуарам Костельной, пересекал площадь и по Софийской — на Владимирскую, поворачивал налево, бегом, и вот он уже ныряет в шумное светлое тепло подвала, в острый запах типографской краски, — вот так же остро, так, что даже глаза чувствовали, пахли на Австрийском пляже выброшенные штормом водоросли.

В письме к матери он писал: «Встаю рано утром, часов в пять. Бегу в редакцию, забираю газеты, а потом бегу на Соломенку, разношу. Так вот зарабатываю восемь карбованцев. И думаю даже снять угол».

В экспедиции работало несколько ребят, и очень скоро Сергей подметил, что работа всех их организована плохо, вернее, никак не организована: ходили по одним и тем же маршрутам вдвоем, одни еле плелись перегруженные, другие бегали налегке. Королев собрал ребят, организовал бригаду, обосновал каждый маршрут. Всем понравилось. Очевидно, у него был какой-то врожденный талант организатора, который проявлялся всегда, во все периоды его сознательной жизни и в большом и в малом. Он просто не мог вытерпеть, когда видел, что делается как-то не так, что можно сделать лучше, экономичнее, разумнее. Дело иногда доходило до смешного. Как-то осенью, неза-

* Ныне улица Ленина.

долго перед смертью, Сергей Павлович наблюдал, как прибирают участок вокруг его дома. Задумчиво смотрел он на растущие кучи прелых листьев, потом не выдержал, остановил работу, согласно какой-то своей умозрительной схеме расставил всех по местам и только после этого успокоился...

Приработки Королева не были каким-то исключением в студенческой жизни тех лет. Напротив, это было как раз правилом: тем или другим способом подрабатывало подавляющее число сокурсников Сергея. Это обстоятельство коренным образом меняло весь ритм занятий. Сегодня для тех, кто работает и учится, устраивают вечерние занятия. Тогда, повторяю, работали почти все, все были «вечерниками», и занятия в КПИ начинались только часа в четыре дня и продолжались часов до десяти вечера.

Да и сами эти занятия были совсем не такими, как сейчас. Отметок не ставили, экзамены не сдавали. Читались лекции, во время которых преподаватель мог задавать вопросы студентам. Это было что-то среднее между лекцией и семинаром. Семинары тоже были. На семинарах преподаватели выясняли, как усваивается материал, и попутно опять-таки вели объяснения. Это было нечто среднее между семинаром и лекцией. Наконец, студенты сдавали зачеты, по существу ничем не отличающиеся от экзаменов, разве только тем, что не ставились отметки. Однако не думайте, что это было легче. За два года учебы в КПИ Королев сдал двадцать семь зачетов по курсам высшей математики, физики, химии, механики, сопромата, термодинамики, деталей машин, электротехники, архитектуры и строительного искусства, статики сооружений, политической экономии, отчитался за практические занятия по большинству из этих предметов, а также за свою работу в мастерских, смазочной лаборатории и на летнем практикуме по геодезии, наконец, проходил практику в Конотопе, работая помощником машиниста на паровозе.

Ко всему этому можно еще добавить, что дух экспериментаторства, с которым мы столкнулись в одесской стройпрофшколе, проник и в высшие учебные заведения. Если и существовали строгие учебные планы, то уж «внутри» этих планов, в самой методике их осуществления дозволялась большая свобода. В те годы очень многие профессора и преподаватели разрабатывали и прове-

ряли на практике свои методы преподавания. И педагоги КПИ не были в этом отношении исключением*. Все это, как легко понять, не облегчало жизнь студентам.

На первой лекции, когда собрался весь курс, Сергей увидел, что его тревоги по поводу собственной молодости имели основания: едва ли не был он здесь самым зеленым. Вокруг сидели люди в выцветших гимнастерках, потертых бушлатах, видавших виды рабочих фуфайках. Сергей покосился на своего соседа по скамье. Здоровенный парень, усатый, шея обмотана шелковым шарфом. По рукам видно — рабочий. В перерыве подошел.

— Давай знакомиться, — протянул руку, — Королев.

— Пузанов Михаил. — Усатый разглядывал Сергея. Потом спросил: — Что-то я тебя тут не видел, ты откуда?

— Из Одессы. А ты?

Разговорились. Оказалось, что Пузанов еще до революции работал в авиационных мастерских при КПИ, потом на заводе. Во время войны в армии его тоже откомандировали в механические мастерские в Грушках. В 1922 году он поступил на рабфак, а оттуда — на механический факультет.

— Тут наших рабфаковцев много, — рассказывал Пузанов. — Вон стоит — это Яков Бовсуновский, этот вот — Красовский, он из села пришел, а Сахненко, вон стоит, черный такой мужик, — он машинистом работал.

«Он мне в отцы годится, этот Сахненко», — подумал Сергей.

— А вот этот тоже машинист — Федор Васьковский, — Пузанов кивнул в сторону грузного мужчины лет сорока пяти. — В Харбине под надзором полиции жил, а арестовал его уже Петлюра. О бронепоезде «Интернационал» слышал? Он водил...

Королеву понравился Пузанов. Он был грамотнее и культурнее других, и была в нем какая-то врожденная деликатность, скромность — настырных непосед Сергей не любил. А главное, оказалось, что Михаил тоже увлекается авиацией и имеет уже кое-какой опыт в авиационных делах. Он рассказал Сергею о братьях Касяненко,

* В КПИ, например, популярна была методика преподавания, разработанная преподавателем сопромата профессором К. К. Симинским.

много сделавших для того, чтобы на их факультете родилась авиационная специальность. Самым энергичным был младший из братьев — Евгений. Он организовал в КПИ авиамастерские, которыми руководил Иван Касяненко. Сначала мастерские делали только пропеллеры, а потом вместе с третьим братом Андреем Евгений и Иван начали конструировать и строить самолеты. Один из них — маленький моноплан с моторчиком в 15 лошадиных сил на Куреневке испытывал сам Петр Николаевич Нестеров. К 1921 году братья построили шесть самолетов, почти все разные, оригинальной конструкции.

— И все наши станки еще от братьев остались, — подытожил Пузанов.

Пузанов был старше Королева без малого на девять лет, но они сдружились. Сергею нравилось, что этот рабочий парень в отличие от многих заботится не о том, чтобы получить поскорее диплом, а о том, чтобы получить знания, и учится на совесть.

В первое воскресенье октября вместе с Михаилом отправились они на аэродром. Намечалось торжественное событие: закладка ангара. Киевский ОАВУК устроил митинг, прямо на поле читали доклады по истории авиации. Народу было много, но вдруг в толпе мелькнуло знакомое лицо.

— Ба! Иван! Ты ли это?! — заорал Сергей.

Перед ним стоял улыбающийся Иван Савчук, летчик-наблюдатель, или, как теперь бы сказали, штурман из ГИДРО-3.

Сергей очень обрадовался этой встрече. Нельзя сказать, чтобы были они с Иваном друзья, но Савчук превратился сейчас для него в частицу Одессы, моря, дома, в частицу оставленного там детства.

Оказалось, что после перевода гидроотряда в Севастополь Савчук приехал в Киев.

— Да ведь мы соседи, — рассказывал Иван, — я живу в авиагородке, это же рядом с твоим политехническим... Айда ко мне!

Нельзя было не позавидовать Савчуку! Дома авиагородка на краю аэродромного поля были добротные, кирпичные, с паровым отоплением, и у каждого летчика — своя комната. Тут же столовая, и кормили там отменно, это вам не институтская баланда «Голубой Дунай» с двумя перловинами — ложкой за ними не угонишься. И самолеты рядом — один взлетает, другой садится.

— Покатаешь? — жадно спросил Сергей, не отрывая глаз от самолета.

— Э нет, — засмеялся Савчук, оборачиваясь к вошедшему человеку с тонким красивым лицом. — Это тебе не «девятка». «Ньюпор», истребитель! Куда ж я тебя посажу? Это ты вот Алешу попроси, он у нас все может, на пропеллер тебя посадит...

Алексей Павлов, друг Ивана Савчука, был летчиком лихим, безрассудным. Забегая вперед, скажу, что короткая жизнь его оборвалась довольно скоро после этой киевской встречи. Прекрасный летчик, знающий свой талант и уже отравленный ядом неистребимого лихачества, Павлов был еще и талантливым конструктором. Накануне отъезда Королева из Киева он в запале глупого спора пролетел под мостом Евгении Бош *, за что был списан инструктором в Серпухов. Там он по собственным чертежам построил авиетку и, узнав, что на Центральном аэродроме состоятся торжества по поводу передачи Осоавиахимом 20 самолетов в военно-воздушные силы РККА, прилетел на ней в столицу. На своем самолетике он провел каскад фигур высшего пилотажа, и тогда, когда оставалось лишь грамотно сесть, опьяненный своею властью над маленькой верткой машиной, Павлов вдруг врезался в землю. До конца своих дней хранил Сергей Павлович Королев вырезку из «Известий» от 23 июля 1928 года, где сообщалось о смерти Алексея.

Павлов был красив, небрежен и быстр в движениях и весь пронизан тем мягким, добрым обаянием, которое неволило влюбляться в него с первой встречи.

Теперь они с Михаилом зачастили в авиагородок. Сергей упорно уговаривал летчиков поступить в КПИ вольнослушателями. Те сначала лениво отмахивались, потом задумались: может, и впрямь поступить? Чем они, собственно, рискуют?

Вскоре всю четверку уже можно было видеть вместе на лекциях. В авиагородке готовились к зачетам. Королев сказал, что необходимо продумать наиболее эффективный метод подготовки.

— Один из нас по определенному предмету должен быть наставником, будет консультировать, проверять, выяснять, кто чего не знает, — доказывал он.

* На месте этого моста ныне находится мост Киевского метрополитена.

После недолгих споров методика была принята. Предметы распределили добровольно. Королев, любимец профессора Симинского, вдохновенного певца сопромата, отвечал за этот предмет. Пузанов возглавил курс физики и электротехники, Павлов — политэкономии, Иван Савчук — начертательной геометрии и деталей машин. Савчук был и главным консультантом в немецком языке. Его отец был дипломатом, и перед войной Иван жил несколько лет в Берлине. По-немецки он говорил и писал так же свободно, как и по-русски.

Летчики получали сытные карточки и потихоньку подкармливали Сергея и Михаила, а Пузанов еще и заработать тут ухитрился: занимался с начальником аэродрома Маляренко математикой.

Учились все четверо серьезно и упорно, особенно Королев и Савчук. Вдвоем они часто вели пространные «философские» беседы, и даже гитара Павлова не могла им помешать. Так, над книгами и конспектами и катились их дни, один за другим, в общем довольно одинаковые, разве что в выходной выберутся на Крещатик в кинематограф Шанцера.

Уже глубокой осенью мама переслала Сергею ответ, полученный из Военно-воздушной академии. Разрешение на зачисление его было дано, при условии, что до декабря он сдаст экзамены по военным дисциплинам, обязательные для всех курсантов. В том же конверте лежало письмо от мамы. Она советовала не торопиться с выбором, писала, что военный человек сам себе не хозяин в жизни, и коли он уже учится и учится тому, к чему так стремился, навряд ли стоит все ломать.

В выходной на обеде у бабушки дядя Юра и молоденький двоюродный дядька Шура Лазаренко тоже отговаривали его перебираться в Москву. Мария Матвеевна подсела к внуку, обняла, заговорила ласково, доброй рукой приглаживая на его затылке черный вихор:

— Ну куда же ты поедешь, внучек? Там же никого нет у тебя. Вот Маруся пишет, что собирается на будущий год в Москву. Бог даст, переберется, тогда уж и будем думать... Ты уж меня, старуху, не бросай...

После смерти деда бабушка сдала, но от помощи сыновей и дочерей упорно отказывалась, казачья ее гордость не хотела мириться со слабостью старости.

«Что же делать? — думал Сергей. — Ехать или не ехать?» К Киеву он как-то не прирос душой, все время

чувствовал себя каким-то пришлым, иногородним, хотя с большим основанием, чем Одессу, мог считать Киев родным городом. Никак не мог перебороть в себе сознание, что эта жизнь его — короткий эпизод, чувствовал, что не остается здесь долго. Он постоянно испытывал какое-то скрытое беспокойство, какой-то внутренний голос звал его неизвестно куда. Часто силился представить он себе не виданную никогда Москву, начинал рассказывать Пузанову, как рассказывал в Одессе Калашникову, о молодом и уже таком знаменитом конструкторе Туполеве. Михаил даже сказал ему однажды:

— Не томись, Сергей, езжай в Москву...

Но, говоря совсем откровенно, его не очень прельщала военная карьера. Академия хороша тем, что авиационная техника там — главная дисциплина. А в КПИ, как в стройшколе, — опять математика, сопромат, физика, — когда еще они доберутся до самолетов. Зато после КПИ ты сам себе хозяин: что хочешь, то и делай, куда надумал, туда и поезжай. Вон Сикорский не кончал академию...

Своими сомнениями Королев поделился с Савчуком.

— Не прыгай, — строго сказал Иван. — Раз выбрал дело, делай его и не прыгай. Ты молодой, Москва не уйдет...

Королев написал в Одессу, что остается в Киеве.

На Новый год он приехал домой, а точнее — приехал к Ляле и прожил в холодной, неуютной Одессе несколько счастливых дней. Тогда они казались ему несчастными, потому что Ляля ну совершенно была равнодушна и холодна; да, да, он это отлично видел! И потребовалось несколько лет для того, чтобы он понял, какие это были счастливые дни, понял ее взгляд в ту новогоднюю ночь.

11

> Мы можем судить о себе по своей способности к свершению, другие же судят о нас по тому, что мы уже свершили.
>
> Генри Лонгфелло

В 1925 году в Киеве произошло событие, которое так искренне хочется связать с судьбой нашего героя, что надо сделать определенное усилие над собой, чтобы, сооб-

разуясь лишь со скупым списком известных фактов, не поддаться этому искушению.

В апреле 1925 года выпускник КПИ, летчик и страстный пропагандист воздухоплавания Александр Яковлевич Федоров организовал при «Секции изобретателей Ассоциации инженеров и техников» «кружок по изучению мирового пространства». Федоров переписывался с К. Э. Циолковским. «Я считаю счастьем работать под руководством творца великих идей, мыслителя наших дней и проповедника великой непостижимой истины!..» — в восхищении писал он в Калугу. Энтузиазм Федорова получил поддержку: в кружок записались 70 человек. Председателем научного совета кружка стал академик Д. А. Граве, товарищем председателя — академик Б. И. Срезневский. Среди членов правления — многие известные киевские ученые и инженеры, в том числе преподаватели КПИ: К. К. Семинский, В. И. Шапошников, Е. О. Патон. (Известный мостостроитель Евгений Оскарович Патон через четыре года начнет свои фундаментальные работы по электросварке, а много лет спустя под руководством его сына Бориса Евгеньевича Патона, президента АН УССР и директора Института электросварки, в том же Киеве будет создан «Вулкан», первый в мире аппарат для сварки в условиях космического пространства, испытанный на корабле «Союз-6» в октябре 1969 года. Мы несколько «заездили» слово об эстафете поколений, но ведь это действительная и прекрасная эстафета!)

Академик Д. А. Граве 14 июня 1925 года публикует свое «Обращение к кружкам по исследованию и завоеванию мирового пространства». «Кружки исследования и завоевания мирового пространства встречают несколько скептическое к себе отношение во многих общественных кругах, — говорится в «Обращении». — Людям кажется, что дело идет о фантастических, необоснованных проектах путешествий по межпланетному пространству в духе Жюля Верна, Уэльса или Фламмариона и других романистов.

Профессиональный ученый, например академик, не может стоять на такой точке зрения. Мое сочувствие к вашим кружкам покоится на серьезных соображениях...

Так что организация данных кружков своевременна и целесообразна, а также и развитие конструкций межпла-

нетных аппаратов. Поэтому всякого рода начинания в этой области я приветствую от души и желаю успеха и плодотворной работы в развитии новой отрасли техники на благо человечества».

«Обращение» вызвало широкий отклик и жаркие споры в КПИ, которые лишь усилились, когда пять дней спустя в помещении Музея революции на улице Короленко открылась Выставка по изучению межпланетного пространства, проработавшая более двух месяцев.

Мог ли Сергей Королев, юноша, так увлекавшийся воздухоплаванием, студент КПИ, преподаватели которого стояли во главе нового дела, ничего не знать обо всем этом? Такое очень трудно представить. Но нет решительно никаких сведений, которые бы прямо или косвенно говорили о его интересе к работам вновь созданного кружка, реорганизованного в августе того же года в «Общество по изучению мирового пространства». Королев еще не мог соединить известную ему явь техники тех лет с фантастическими мечтами о космических путешествиях. Для этого он сам должен прочитать откровения Циолковского, поверить страстной убежденности Цандера, узнать о работах Годдарда и Оберта, увидеть необъятные горизонты, которые распахнет перед ним ракета. А тогда он твердо знал, что может сам построить планер и летать на нем, но никак не мог представить, что он может сделать межпланетный корабль. Человек реального факта и конкретной мысли, он не мог обогнать здесь самого себя. Его звали к космическим вершинам тогда, когда он еще не видел подножия этих вершин. Он придет к ним своей дорогой.

Можно, однако, предположить, что киевские «межпланетчики» могли повлиять на выбор этой дороги, не опоздай они со своим кружком на какие-нибудь два месяца. Дело в том, что 15 февраля 1925 года в Киевском политехническом институте были организованы курсы инструкторов планерного спорта. Желающих записаться было много: ведь принимали не только студентов КПИ, но и членов других планерных кружков, а их в Киеве было пруд пруди. В конце концов с великими спорами отобрали 60 человек. Среди них был и Сергей Королев.

Первые занятия проходили в столовой рабфака, и лектора иногда не было слышно за звоном тарелок. Столо-

вая была мрачноватая, лампочки горели вполнакала, в желтом их свете с трудом можно было разглядеть, что там нацарапано мелом на маленькой доске. Потом и из столовой их «попросили». Стали собираться в мастерских. Лекции записывали на станках — у многих на тетрадках темнели жирные масляные пятна. Но терпели, мечтали о весне, о необъятных парковых газонах, где можно было слушать лекции лежа на траве. И дотерпели бы до тепла, если бы вдруг Харьков безо всяких объяснений не прекратил высылать курсам деньги. В апреле курсы развалились. Самые активные и увлеченные ребята мириться с этим не захотели, решили наплевать на деньги и целиком положиться на собственную инициативу. Курс был взят такой: теория теорией, а надо самим строить планеры и самим учиться на них летать.

Проекты, по которым собирались делать планеры, были к тому времени уже апробированы высокими авторитетами. Как раз в марте в Харькове определили победителей Всеукраинского конкурса проектов рекордных и учебных планеров. Первый приз по группам рекордных планеров и тысячу рублей на постройку получил проект киевлян Томашевича, Железникова и Савинского за проект КПИР-4, а по группе учебных впереди оказались Карацуба и Амбольд с КПИР-3.

Институт ликовал: полная победа! У всех чесались руки: теперь только строить и строить!

Материалы раздобывали разными легальными и полулегальными путями. Гонцы КПИ помчались в авиагородок к летчикам истребительной эскадрильи, на завод «Ремвоздух-6» — там тоже хорошие ребята, обещали достать рейки, у них и фанера ольховая есть. Короче, работа кипела и пенилась.

Решили, что к лету в институте должно быть четыре планера. Во-первых, надо капитально отремонтировать потрепанный осенью в Коктебеле КПИР-1. Далее — КПИР-1-бис — улучшенная модель старого планера. Затем — КПИР-4 — рекордный и, наконец, КПИР-3—учебный. Об этом докладывали весной на городской конференции планеристов. Тут же, на конференции, выяснилось, что истребительная эскадрилья будет строить рекордный планер по проекту военлета Грибовского, «Ремвоздух-6»— воздушную мотоциклетку, правление Юго-Западной железной дороги — учебный планер и еще один, опытный, обещали построить ребята из трудовой школы № 43. Киев

отращивал крылья. Просто голова кружилась, когда слушали отчеты на конференции.

В КПИ, под лестницей главного входа, где помещались мастерские, забурлила жизнь, зазвенели пилы, верстаки вспенились стружкой: полным ходом шло строительство. Всей работой руководили дипломники: Железников, Савинский, Карацуба, Томашевич, но прежде всего, конечно, Яковчук. Константин Яковчук, плотный, сильный, скуластый брюнет с мелко вьющейся шевелюрой, был очень популярен в Киеве. Летать он начал давно, на гражданскую пошел летчиком, был сбит и в журнале «Авиация и воздухоплавание» попал в списки погибших. Сняв гипс с переломанной ноги, снова летал и вернулся в Киев после войны с орденом Красного Знамени. 9 июля 1923 года Яковчук совершил дерзкий показательный полет с крохотной площадки Пролетарского сада. Потом он работал испытателем на заводе «Ремвоздух-6», затем поступил в КПИ и увлекся планеризмом. Яковчук был кумиром студентов, ректор Бобров здоровался с ним за руку. В мастерских Яковчук «давил» авторитетом, покрикивал на студентов, заставлял переделывать, торопил и подгонял, но на него не обижались, потому что сам он работал больше других и очень споро.

Сергей Королев, человек в мастерских новый, был тут на десятых ролях и тяготился этим своим положением. Он попробовал однажды спорить, предлагать свои решения, но его тут же одернули, намекнув на «желторотость». Сергей быстро сообразил, что полетать на рекордных планерах ему не удастся: желающих слишком много и его ототрут «старички». Вся надежда была на учебный КПИР-3. По каким-то неписаным правилам получалось так, что те, кто строил планер, и должны были летать на нем. Хитрый Королев потихоньку стал тесниться к тому углу мастерской, где белел скелет будущего КПИР-3.

Работал Сергей в бригаде Николая Скрыжинского. Они собирали КПИР-3 и КПИР-1-бис, но случалось выручали и другие бригады. Торопились все: летом должны были начаться испытания новых машин.

Зима была гнилая, мокрая. У Сергея прохудились башмаки, пробовал проволокой прошить, они и вовсе расползлись. После Нового года Сергей снял угол на Богоутовской — это совсем недалеко от института, если идти мимо церкви Федора, через яры, — как называли киевскую свалку. Теперь с деньгами стало совсем плохо, едва хва-

тало, чтобы платить за угол, да и кое-как кормиться. Одно спасение — обеды у бабушки на Некрасовской по выходным дням. Старая кухарка Анна, которая и нынче не покинула бабушку, знала великий секрет красного украинского борща, такого, что от одного запаха слюни текли. А пироги! Бабушка незло ворчала, поругивала рынок, вспоминала нежинское довоенное изобилие, а Сергея размаривало в тепле и сытости, клонило ко сну... Но денег на ботинки у бабушки не было, да и были бы — он бы не взял. Пришлось наняться сахар грузить. Работа тяжелая, спина потом болит — сил нет, но платят прилично. На деньги, заработанные трудом грузчика, купил будущий лауреат Ленинской премии свою первую обновку.

С утра — газетная экспедиция, потом мастерские, вечером — занятия, так и катились день за днем к весне. К летчикам в авиагородок ходили они с Пузановым теперь редко, раза два в неделю, не чаще, хотя летчики всегда были очень рады их приходу. Однажды Павлов разглядел их, идущих за железной дорогой полем в авиагородок, и начал гоняться за ними на самолете так низко, что, казалось, подпрыгни, и за колеса ухватишь. Савчук потом обозвал Павлова лихачом, но тот не обижался, похохатывал, подмигивал Сергею и Михаилу. Уже тогда Алексей задумал построить авиетку, часто говорил о ней, набрасывал на бумаге отдельные узлы и детали. Сергею очень хотелось строить эту авиетку, но впереди были зачеты, да и ребят в мастерских бросать было неловко. Он все уговаривал Павлова потерпеть до лета, когда будут готовы планеры, и тогда уже «наваливаться на авиетку».

Однажды Павлов познакомил Королева с маленьким быстрым брюнетом — военлетом Владиславом Грибовским, который тоже строил свой рекордный планер, но уже был весь поглощен будущими проектами. Кстати, потом многие из них увидели свет: за семнадцать лет конструкторской работы с 1925 по 1942 год В. К. Грибовский построил 17 планеров и 20 самолетов.

— Вы слышали о Германии? — спросил Грибовский.

— Нет, а что Германия? — Павлов поднял красивую бровь.

— Ну как же! Общество Рён-Розиттен пригласило наших планеристов на соревнования в Германию!

На секунду вспыхнула в голове Сергея сумасшедшая мысль: «Вот бы и мне поехать!», но только на секунду. Что ему делать в Германии, на международных соревнованиях, если он еще ни разу даже в учебный планер не садился. Тут бы как-нибудь до Коктебеля добраться, а он — Германия!

— Яковчук, кажется, собирается ехать, — продолжал Грибовский.

«Ну, до Яковчука мне еще далеко», — подумал Сергей.

Он сам не отдавал себе отчета в том, что в последнее время старался подражать Яковчуку даже в мелочах: купил серую рубашку в крапинку, как у Константина, и даже так же, как Яковчук, закатывал рукава. Незаметно он перенял у Яковчука даже манеру разговаривать: точную, резковатую и категоричную.

Несмотря на то, что теперь, когда получили приглашение немцев, Яковчук еще больше торопил ребят в мастерских, темп постройки планеров замедлился: приближалась сессия, и планеристы засели за книги. Иной раз под лестницей работал один Венярский — старый мастер-краснодеревщик.

Королев не утерпел все-таки, съездил на майские праздники в Одессу повидаться с Лялей и мамой. Ляля рассказала ему, что Макса переводят в Харьков и она летом тоже переедет к отцу, если все образуется с переводом из одесского химико-фармацевтического в харьковский медицинский.

В Одессе было хорошо, тепло, уезжать не хотелось, особенно если вспомнишь о зачетах. Несколько дней пронеслись как во сне, и вот уже снова поезд, свежие листочки пристанционных акаций, торговки с восковыми жареными курами...

Возвратившись в Киев, Королев вместе с Михаилом Пузановым целые дни просиживал у летчиков: готовились к зачетам. Сергей еще до Нового года сдал химию, потом украинский язык и первую часть высшей математики. Сейчас надвигались физический практикум, архитектура и строительное искусство, вторая часть математики и техническая механика. Все четверо больше всего побаивались механики. Лекции по механике читал Илья Яковлевич Штаерман, заведующий кафедрой. Угловатый, приземистый, он говорил быстро, с легким еврейским акцентом, топорщил усы и пританцовывал. Пузанов однажды зимой сказал Королеву в трамвае:

— Первая лекция Штаермана. Сейчас опять что-нибудь нам спляшет у доски.

Сергей толкнул Михаила локтем, дико повел глазами: рядом с Пузановым стоял Штаерман.

После этого случая редкая лекция проходила без того, чтобы злопамятный механик не вызывал Михаила и Сергея к доске.

— Из-за этих танцев мы с тобой еще напляшемся, — мрачно острил Королев.

Каково же было его удивление, когда Штаерман поставил Королеву зачет, не спрашивая его ничего. То же случилось и с зачетом по математике. Семинары вел Лев Яковлевич Штрум, человек разносторонний, увлекающийся, любознательный. Помимо математики, он увлекался атомной физикой и даже писал работы по строению ядра. Штрум приметил и запомнил ответы молоденького черноглазого студента и удостоил его зачета. В отчете после экзамена педантичный математик записал: «Проверка знаний производилась главным образом непосредственно, в процессе самих занятий, постоянно... Часть слушателей, наиболее активные, получили зачет без опроса...»

Так как отметок тогда не ставили, трудно сейчас сказать, какие предметы особенно давались в те годы Сергею, но, по воспоминаниям сокурсников, Королев учился хорошо по всем предметам, был напорист, часто вызывался к доске, без конца тянул руку и вообще, судя по всему, был непохож на Королева одесского. Этому можно дать объяснение. Вернее, предложить объяснение. Детство без сверстников и учеба урывками привели к тому, что Сергей не знал ребячьего коллектива, и в стройпрофшколе был если не затерт, то оттеснен другими. Гордый, самолюбивый, не привыкший уступать, он ушел в себя и медленно, трудно завоевывал себе то место в классе, которого заслуживал. Сделать это до конца он не успел: учеба в Одессе окончилась, но этот процесс самоутверждения продолжился в КПИ. Доказать, что он не только не хуже, но что он лучше других, было необходимо еще и затем, чтобы завоевать желанный авторитет среди планеристов.

После окончания зачетов он опять все свободное время проводит в мастерской. В сроки не укладывались, все нервничали, особенно Яковчук: боялся опоздать на международные соревнования. Уже определилась советская команда планеристов. В Германию должны были отпра-

вить пять планеров: «Мосавиахим АВФ-21» конструкции С. Ильюшина, Б. Кудрина и Н. Леонтьева; «Змея Горыныча» В. Вахмистрова и М. Тихонравова; «Красную пресню» И. Артамонова; «Закавказца» А. Чесалова и КПИР — Д. Томашевича и Н. Железникова. Летать на них должны были самые лучшие наши планеристы: Арцеулов, Зернов, Кудрин, Сергеев, Юнгмайстер и Яковчук.

Королеву и раньше приходилось слышать эти фамилии, но сейчас, когда они произносились вместе, он опять ловил себя на мысли, что готов бегом бежать в Германию, только чтобы увидеть всех их сразу, познакомиться, поговорить, посоветоваться. Известно было, что советская команда из Германии отправится прямо в Коктебель на III Всесоюзные планерные соревнования, и Сергей снова вспыхнул надеждой добыть командировку в Крым.

Летом планеры строили под навесом во дворе института. Сергей работал очень увлеченно: хотелось поскорее начать летать. Через много лет С. И. Карацуба вспоминает Королева в эти дни: «Он был из тех, кому не надо было ничего дополнительно объяснять или напоминать. Ему надо было только знать, «что сделать», а «как сделать» — это уже его забота. И он ничего не делал сгоряча. Не помню случая, чтобы что-нибудь пришлось переделывать за ним».

Однажды, когда вместе с Карацубой Королев проверял сборку КПИР-3, завел Сергей разговор о Коктебеле. Карацуба мялся, ничего не обещал, да и не мог обещать. Он хоть и входил в планерную «элиту» КПИ, но включить самовольно Сергея в состав команды не мог.

— Поговори с Яковчуком, — посоветовал Карацуба.

Сергей начал было обдумывать, как похитрей начать разговор с Яковчуком, ничего не придумал, разозлился на себя за эти мысли и, разыскав Яковчука, начал без обиняков:

— Константин Михайлович! Я очень хочу съездить в Феодосию. Возьмите меня...

Яковчук жевал папиросу и, прищурившись, смотрел на Сергея:

— Тебя? А ты заслужил?

Как ни ответь на такой вопрос, все равно глупо получится. Королев молчал.

— Вот Железников заслужил. Томашевич не такой здоровяк, как ты, а весь год не разгибаясь вкалывал...

— А я что ж, не вкалывал? — зло спросил Королев.

— Без году неделю я тебя вижу, — быстро выдернув папиросу изо рта, отрезал Яковчук.

Кровь бросилась в лицо Сергея. Круто повернулся и быстро пошел, втянув голову в плечи, глубоко засунув кулаки в карманы брюк.

— Ну ладно... Погоди... Погоди... — шептал он. Непонятно было, успокаивает ли он себя, угрожает Яковчуку или обещает что-то.

Осенью Баланин с женой переехал из Одессы в Москву. Мама писала Сергею, что живут они на Красносельской улице, неподалеку от Сокольников, квартирка плохонькая, но обещают скоро дать другую, попросторнее и к центру поближе. В письме ни слова не было о том, чтобы и он перебирался в столицу, но по каким-то мелким штришкам, по намекам между строк увидел Сергей, что мама соскучилась и хочет, чтобы он приехал. А может быть, и не было вовсе этих намеков, но он очень желал увидеть их и увидел.

Несмотря на то, что учился он хорошо и не было у него никаких задолженностей, «хвостов» и прочих студенческих тягот, он, как говорил Миша Пузанов, к «Киеву не прикипел». Странно, в Одессе не было уже ни Ляли, ни мамы, уже чужие, неизвестные ему люди жили в их квартире на Платоновском молу, но Одесса оставалась своей, а Киев был чужим. Сам не знал почему, но томился он здесь. Нет, знал наверное, чувствовал. То, на что надеялся он в Одессе, что рисовалось ему такими радужными красками — киевские авиационные традиции, прогресс планеризма, тут, в самом Киеве, выглядело иначе. Маленький, плотно сбитый кружок начинающих летчиков и конструкторов отнюдь не собирался с криками ликования распахивать навстречу ему свои объятия. Они были старше — пусть на считанные годы, но в молодости и они значат много; они были опытнее, они знали друг друга уже много лет, и проникнуть в их круг молодому новичку первокурснику было невозможно. Они могли через несколько лет признать его талант и поверить в его опыт, но и через несколько лет они остались бы по отношению к нему метрами. Где-то Королев чувствовал, что с первых дней повел себя в КПИ неверно, что не должен был он бродить тут потерянным, робким провинциалом,

что, наоборот, требовалась живая энергия, напор, нахальство, черт побери! Не крошки надо было клевать, а кусать кусок. И не беда, если окажется он больше, чем можешь проглотить. Ничего, справился бы. Но теперь, он чувствовал это, время и инициатива уже потеряны безвозвратно. Никакого радостного будущего в его делах не просматривалось, и не видел он, каким образом положение такое можно было бы изменить. Он успокаивал себя тем, что учеба идет неплохо, а это главное, но не успокаивался. Одной учебы было мало ему, хотелось свободного, нового интересного дела, в которое можно было бы влезть с головой, считать, мозговать, пробовать, строить, летать, обязательно летать, хотелось своего дела. И вся беда в том, что в Одессе было у него это самое свое, только ему принадлежащее дело, а в Киеве не было.

А еще — думал он об этом или не думал, наверное, думал, — в Киеве было просто трудно жить. Мария Николаевна присылала сыну деньги, но переводы эти были весьма скромными. У дяди Юры и другого, молодого двоюродного дядьки, не так давно окончившего КПИ, Александра Лазаренко, — помощи он не искал, даже думать об этом не хотел. Бабушке в пору самой помогать, ей и за воскресные обеды спасибо. Короче, плохо было с деньгами. Каждый карбованец был на счету, и все время он прикидывал, соображал, что следует купить, чего нельзя, что можно съесть, мимо чего пройти, сесть ли в трамвай, идти ли пешком. Одевался опрятно, но очень бедно, впрочем, на это никто как-то не обращал тогда внимания, и убогость одежды не тяготила его. Раздражало другое: какая-то извилина в мозгу постоянно была занята, с его точки зрения, пустым и недостойным делом — изысканием средств существования. То записывался он в бригаду грузчиков на пристани, то, вспоминая веселую крышу одесского медина, нанимался в кровельщики, а однажды даже угодил в киноартисты.

В основу фильма «Трипольская трагедия», который снимали под Киевом режиссер Анощенко и оператор Лемке, было положено реальное событие времен гражданской войны. В 1919 году во время деникинского наступления на Украине вовсю развернулись бандитские шайки разных атаманов. Во время боев с одной такой бандой под водительством Данила Терпила, известного всей Украине

под кличкой атамана Зеленого, героически сражались киевские комсомольцы. Бандиты окружили их и прижали к обрывистому берегу Днепра. Их расстреливали в упор, обессиленных сталкивали с кручи.

Теперь, в дни работы над фильмом кинематографистам потребовались молодые статисты для того, чтобы с их помощью отснять этот трудный и опасный эпизод. В вестибюлях киевских вузов появились объявления, приглашающие на съемку, и Королев решил подработать.

В Триполье всем новоявленным артистам роздали шинели и обмотки, выдали винтовки, долго объясняли, куда надо бежать и как «стрелять». Во время съемок штыковой атаки Сергей так увлекся, что двинул прикладом одного «бандита» в полную силу. «Бандит» потом жаловался Анощенко:

— Королев дерется по правде...

Потом вместе с другими ребятами Сергей изображал трупы, плывущие вниз по реке, а на следующий день он прославился на всю съемочную группу: прыгал за главных героев с кручи в Днепр. «Зря меня Гри ругал, когда я с пароходов прыгал, — озорно думал Сергей, подплывая к берегу. — Мог ли он знать, что я теперь гроши такими прыжками зарабатываю».

С киношниками было весело и интересно, но долго жить в Триполье Сергей не мог. После резкого разговора с Яковчуком Сергей все-таки переборол в себе обиду и вернулся в мастерскую. В конце концов Яковчук был прав: он действительно тут без году неделя. Пусть он не поедет в Крым, но попробовать летать на планере можно и здесь, в Киеве. А главное, даже не полеты. Главное, он научился здесь строить планеры, знает теперь, с чего начинать, чем кончать, как выбрать материал, как его обработать, научился, как говорил старик Венярский, «понимать дерево».

Совсем немного оставалось доделать в КПИР-3, но, как всегда случается, в самые последние дни что-то начало ломаться, колоться, рваться, что-то вчера точно подходившее по месту сегодня уже почему-то не влезало, затянутое оказывалось расшатанным, двигающееся — заклиненным. Тогда еще Королев не знал этого дьявольского закона, по которому всякие неполадки выявляются в моменты для них самые неподходящие.

Работали до поздней ночи и так уставали, что часто у Сергея уже не было сил идти к себе на Богоутовскую,

и он, не раздеваясь, укладывался спать в ящике, доверху набитом душистыми стружками.

Наступил долгожданный день. Все планеры вынесли па лужайку перед зданием института. Пришли Делоне, Синеуцкий, Штаерман, ректор Бобров. Это был и парад и экзамен. Делоне совсем уже старенький, седенький, картуз натянут на самые брови, но глазки под козырьком блестят по-мальчишески озорно. Он расспрашивал Яковчука о планерах, требовал точных цифр, а потом сверял их, заглядывая в записную книжицу. Синеуцкий, в мятой полотняной гимнастерке, расхаживал вокруг планеров и все старательно ощупывал, словно не верил собственным глазам. Рядом резво, как кузнечик, прыгал Штаерман. Бобров ничего не проверял, никого ни о чем не расспрашивал, поглаживал остренькую бородку и всем улыбался. По всему было видно, что ректор очень доволен и не считает нужным это скрывать.

На следующий день рекордные КПИР-4 и КПИР-1-бис принялись разбирать и запаковывать в ящики: нужно было срочно отправлять их в Германию в городок Рон. Учебный КПИР-3 отправлять в Крым было рано. Решили немного облетать его в Киеве, да и ребята смотрели на него такими жадными глазами, что ни у кого не хватило духу запретить им в награду за работу попробовать себя на простейших подлетах.

Площадка, где тренировались планеристы, находилась на месте нынешней станции метрополитена «Завод Большевик» и полиграфического комбината «Радянська Украіна». В те годы был там просторный пустырь, кое-где разбросаны были кучи разного хлама и мусора, но места для подлетов хватало. На этом пустыре и родился планерист Сергей Королев. Строго говоря, это были даже не полеты, а подлеты: планер едва отрывался от земли и, пролетев несколько десятков метров, опускался на брюхо. Но и за эти считанные секунды новички успевали хотя бы почувствовать, что они летят, скорее отгадать, чем понять, ответ легкокрылого аппарата на их первые, робкие и неверные движения ручкой. И надо же так случиться, что в одном из этих первых полетов именно ему, Сергею Королеву, так не повезло!

Все шло как обычно: ребята придержали хвост, растянули амортизаторы — пошел! Сергей не торопясь чуть тронул ручку на себя, планер потянул вверх, совсем немного, правда, но он и понимал, что много нельзя: поте-

ряет скорость, скользнет на крыло, — так и поломаться недолго. С этой легонькой горки пошел на край пустыря на посадку. То ли ветерок посвежел, то ли искуснее, чем обычно, действовал он ручкой, но никогда еще не было ему так легко, так просторно в воздухе! Никогда до этого не было вот такого чувства полета. До этого он сидел в летящем планере, а сегодня он летел, а планер просто помогал ему. И из тела ушла, растворилась в этом плавном движении вся скованность, тяжелая натуга — нет, никогда еще так славно не было... И вот в этот счастливый миг и увидел он эту проклятую трубу.

Королев и сам не заметил, как долетел до самой границы их тренировочной площадки. Там из кучи строительного мусора торчала ржавая водопроводная труба, и Сергей садился точно на эту трубу. Маленькая высота и погасшая скорость планера не позволяли ему сделать какой-либо маневр. Он тихо и плавно, как детский бумажный голубь, опускался на трубу. Потом был сухой треск — «так Анюта, кухарка, колола в Нежине щепки для самовара», удар, он вылетел из планера и, кажется, на секунду потерял сознание.

Планер пострадал очень мало, да и Сергей отделался довольно легко. Мог бы сломать руку, но удар пришелся точно по запястью, и часы — последний подарок Гри перед отъездом в Киев — разлетелись вдребезги. Сильно болело в боку, особенно если вдохнуть глубоко. Наверно, ребра. Перелом вряд ли. Скорее трещина. В тот день он еле доплелся до Богоутовской, лег. Пролежал два дня и стал собираться в институт: ему не терпелось узнать, нет ли каких-нибудь вестей из Германии, как там наши.

Новости были, и очень приятные. Советские планеристы на горе Вассеркуппе оказались впереди Мартенса, Шульца, Папенмайера, Неринга и других прославленных асов безмоторной авиации. Три наших летчика были награждены серебряными кубками, а вся команда — призом за общие технические достижения в конструировании планеров и полетах — шикарным компасом фирмы «Лудольф». О наших ребятах писали в газетах, помещали их портреты в журналах. «Только русские планеристы внесли в этом году лихость в состязания», — восхищалась «Франкфуртская газета».

В КПИ, разумеется, все ликовали. После таких новостей еще сильнее захотелось Сергею поехать в Крым, еще больнее было видеть, как заколачивают в ящик отремон-

тированный КПИР-3, как носятся по институту счастливчики с командировками в Феодосию. А тут еще с Павловым эти неприятности: пролетел под мостом и его списывают теперь из отряда, переводят инструктором в какую-то авиашколу. Иван то ходил к начальству хлопотать за Алексея, то принимался ругать его, выбирая самые обидные словечки, обзывал «пижоном» и «мелким лихачом». Хлопоты Савчука результатов не дали: Павлов уехал. Сергей провожал его и не знал, что совсем скоро вновь встретит этого красивого парня с неизменным широким шарфом на шее. Он думал тогда совсем о другом, о том, что Алешки им всем будет не хватать, но больше всех — ему, Сергею, потому что очень уж он надеялся в сентябре засесть за авиетку.

И вот снова они сидят в большой физической, снова на одной скамье, но уже не вчетвером, а втроем. И снова пошли лекции. В сентябре Королев с блеском сдал Шульцу зачет по техническому черчению, в январе 1926 года досрочно покончил с высшей математикой. Учился много и хорошо, просиживал над конспектами долгие часы, но все это было вяло, без прежнего азарта, и науки интересовали его как-то абстрактно. Разве что рассказы ребят, приехавших в октябре из Коктебеля, несколько растормошили его.

III Всесоюзные стали подлинным триумфом для киевлян. Техническая комиссия забраковала КПИР-1-бис, но Яковчук полетел на нем на свой страх и риск и установил всесоюзный рекорд продолжительности полета — 9 часов 35 минут 15 секунд. До ночи летал, даже костры пришлось разжигать, чтобы он сел. А Юмашев — тоже киевлянин! — побил все рекорды дальности: 4,8 километра. О них писали так: «...на планерах КПИ поставлено наибольшее количество рекордных полетов. Своей продуманностью, чистотой обработки, простотой сборки они не имеют себе равных среди советских планеров». Просто гимн, а не статья. Вся беда только в том, что вернулись победители без планеров: во время урагана ребята бросились спасать машины немцев — гостей соревнований, а своих спасти не успели. Летать теперь было не на чем.

Королева раздражал поток бесконечных восторженных воспоминаний о победах в Германии и в Крыму.

— А что дальше? — спрашивал он. — Теперь всю жизнь будем рассказывать о своих победах? Надо собирать кружок и строить новые планеры...

Теперь такой веселый и беспечный Яковчук отмахивался от него. Кружок распался. Так и должно было случиться: он держался на нескольких «корифеях», а все они были дипломниками. Они сумели построить неплохие планеры, но не вырастили себе смены. Они ушли — остались исполнители — солдаты без командиров.

Человек учится жизни до самой смерти. Никто не скажет сегодня, надолго ли запомнил Королев этот печальный случай с киевским планерным кружком, но доподлинно известно, что в последние годы жизни его очень заботила проблема преемственности, занимали вопросы формирования научно-технической смены, и на многих важных заседаниях многочисленные заместители и ведущие инженеры вдруг ловили на себе его оценивающий и вопрошающий взгляд: «Кто же, кто из вас придет на смену мне?..»

В довершение ко всем неприятностям задумал жениться Михайло Пузанов. После отъезда Павлова выдержать новый удар четверка друзей уже не могла: все реже собирались они теперь в авиагородке. Савчук занят был хлопотами с новым переводом: собирался вернуться в гидроавиацию. Пузанов, как человек семейный, взвалил на себя бремя многих тяжелых, но чем-то и сладостных забот, и Сергей первый раз вдруг почувствовал, что девять лет разницы в годах не пустяк, что Михаил уже действительно взрослый человек, с мужскими радостями и тревогами, а он, Сергей, еще в общем-то мальчишка...

Стало совсем одиноко, правда, были письма Ляли, да и мама часто писала ему из Москвы. Однажды в одном из ее писем он прочел, что в Московском высшем техническом училище как будто бы тоже есть авиационное отделение, надо разузнать поточнее... «Да и как его могло не быть там, если сам Жуковский читал в МВТУ, если это училище кончил Туполев!» — думал Сергей.

И снова книги, снова конспекты. Много лет спустя Сергей Павлович, вспоминая эти книги и конспекты, скажет: «Я бил себя по лбу — учись, дурак, без науки ничего не сделать в жизни. И я грыз науку...» Снова аудитории и лабораторные работы, иногда затягивающиеся

чуть ли не до полуночи. Снова аккуратные белые строчки и поразительно прямые чертежики на доске у горбатого педанта Шульца, читавшего прикладную механику, снова смех и анекдоты электротехника Скоромохова, и удивительные лекции термодинамика Усенко, который путал русские и украинские слова и, начав с цикла Карно, мог кончить редкими бабочками лесов Амазонки. Из всех лабораторных занятий более всего нравился Королеву практикум по электротехнике, который вел Огиевский, старый радиотехник. Говорили, что он беседовал с Лениным. Огиевский не только преподавал в КПИ, но и строил самую первую на Украине радиостанцию. Это был спокойный властный человек, который никогда не придирался и не старался расположить к себе веселыми шуточками, а упрямо требовал того, что был вправе требовать. Для Королева он олицетворял человека дела: «Таким должен быть настоящий инженер».

Незаметно подкралась новая сессия. В июне 1926 года Королев сдал десять зачетов, полностью отчитавшись за второй курс. А потом провожали Савчука: он возвращался на Черное море. Перед отъездом Иван подарил Пузанову чертежную доску и три тома технического справочника «Hutte», а Сергею сказал:

— Тебе ничего не дарю, тебе лишние вещи в тягость. Езжай, Серега, в Москву. Я вижу, что тебе пора в Москву...

Сергей обернулся к Пузанову. Михаил грустно кивнул:

— Пора...

И опять заскребло в горле, заныло сердце, как тогда, на пляже в Аркадии, но он чувствовал, что они правы, нет, знал, что правы его друзья, что действительно пора.

«Ректору КПИ. Студ. Королева С. П. Мехфак.
Заявление.

Постановлением приемной комиссии при Высшем Московском техническом училище я принят в число студентов последнего, о чем ставлю Вас в известность.

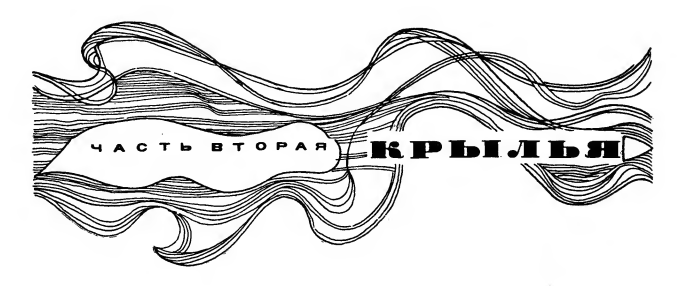
С. Королев.

27.9.26».

С этого времени он никогда уже не жил на Украине. Наезжал и в Одессу, и в Харьков, несколько раз бывал в

Донбассе, много лет подряд ездил в Крым, но жить уже не жил. После старта Гагарина говорил как-то, что очень хочется ему снова съездить в Одессу. Он понимал, что нельзя вернуться в молодость. Просто сердце просилось в те края, хотелось посидеть на камнях Аркадии, рано-рано утром пройти по Пушкинской, еще сонной и влажной в длинной розовой тени платанов, и за блестящей бронзовой головой поэта увидеть вдруг море впереди.

Конец первой части


ЧАСТЬ ВТОРАЯ
КРЫЛЬЯ

Единственный путь к достижению прочной устойчивости жизни — непрестанное движение вперед.

Генри Уоллес

12

Московский воспитательный дом «для зазорных младенцев, коих жены и девки рожают беззаконно», был учрежден еще в царствие Екатерины II. Для пристройства «зазорных» к жизни надобно было дать им в руки какое-либо дело, и 1 июля 1830 года принят был в доме устав Ремесленного училища. Через четырнадцать лет издан был новый устав, где предписывалось готовить не просто ремесленников, но мастеров с изрядными знаниями по теории. В семидесятых годах училище превращается по всем статьям в высшее учебное заведение. Все более острая нужда в инженерах повышает авторитет МТУ, диплом его по ценности своей начинает соперничать с университетским, мето́ды и учебные программы отмечаются на всемирных выставках медалями, и, как признание особых его заслуг, нарекается толстостенный приземистый дом на Яузе звонким титулом ИТУ — Императорского технического училища.

Кстати, дом сам по себе был сооружением историческим. В середине XVIII века это была часть огромного дворца А. Бестужева-Рюмина, потом дом принадлежал А. Безбородко, который подарил его Павлу I. «Слободской дворец» — как называли его — строили и перестраивали знаменитые зодчие Д. Кваренги, М. Казаков, Д. Жилярди, он считался одним из лучших в Москве, недаром польский король Станислав Понятовский писал, что «во всей Европе не найдется другого подобного ему в пышности и убранстве».

Но как ни толсты были старинные стены, не могли они отгородить обитателей этого дома от мятежных

ветров XX века. И вот уже бурлит, клокочет толпа, и клятвами гнева звучат речи над телом красивого, совсем еще молодого человека с острой рыжеватой бородкой. Сюда, в чертежный зал, принесли его уже мертвого, с разбитой головой, и сотни ног идущих следом людей зашаркали капли его крови на сером от старости кафеле. Отсюда начались его похороны — это неизвестная еще до той поры николаевской державе многотысячная политическая демонстрация, страшное своей нескрываемой яростью шествие. Как эхо набата, зовущего в бой, разнеслось над Россией его имя — Николай Бауман. И настал день, когда звонкая приставка «императорское» стала бессмысленной, смешной и отвалилась, как кокарда с фуражки. Началась новая история — история Московского высшего технического училища.

МВТУ пережило все трудности первых лет революции. Были дни, когда, казалось, совсем уже угасает жизнь в старом здании, но энергия и вера раздували чуть тлеющий уголек, отогревались, оживали аудитории, лаборатории, мастерские, месяц за месяцем, год за годом налаживалась новая жизнь.

Конечно, не меньшим, чем в КПИ, было тут социальное расслоение. Профессура в большинстве держалась настороженно, подчас враждебно. Политические убеждения перемешивались со вздором: профессор Куколевский не принимал Советской власти, видя в большевиках лишь разрушителей, профессор Мерцалов демонстративно не ездил на трамвае. Не в один день можно было примирить тридцатилетних мужчин в черных шинелях с голубым кантом, с этими петлицами, на которых поблескивали молоточки с золотой вязью «ИТУ» на погонах и странной эмблемой — пеликаном, с вчерашними рабфаковцами — насупленными парнями в застиранных косоворотках, замасляных картузах, иногда лишь несколько месяцев назад научившихся читать. К 1926 году училище напоминало горячий котел, где под пенкой внешнего благополучия и административной организованности не остыла еще вчера клокотавшая классовая неприязнь.

Ни по возрасту, ни по убеждениям, ни по происхождению своему Сергей Королев, разумеется, никак не мог примыкать к лагерю бывших «императорских» студентов. Однако анкета его, где под пунктом «Бывшее сословие родителей» значилось «из мещан», указывала тогда на некую социальную ущербность. В 1927 году среди выпуск-

ников МВТУ было 13 процентов детей рабочих, а из них лишь 4,2 процента — коммунистов и комсомольцев. Именно в этот год началась пролетаризация училища. Даже газета называлась «Пролетарий на учебе». Королев был среди тех, кто самим фактом своего присутствия кампанию эту поддержать не мог. Хотя он и работал с шестнадцати лет, но пришел учиться не «от станка» и не «от сохи». Сейчас в это трудно поверить, но тогда Сергей Королев не мог считаться стопроцентным «красным студентом». Его числили скорее в «розовых». Отношение к таким, как он, было не враждебным, но несколько настороженным, к ним присматривались, неохотно принимали в комсомол, в профсоюз. Может быть, поэтому невероятная молодая энергия Королева не оставила никакого следа в общественной и политической жизни училища. Огромный заряд ее без остатка был направлен в дело, которому уже твердо решил он посвятить всю свою жизнь, — в авиацию.

Авиационные традиции МВТУ заслужили в ту пору уже всемирную славу. Сюда в 1872 году пришел Н. Е. Жуковский. Здесь в 1902-м заработала одна из первых в мире аэродинамических труб, а восемь лет спустя была создана аэродинамическая лаборатория. Здесь, в гнезде Жуковского, оперялись его «птенцы» — учителя сегодняшних учителей. В реденьком садике рядом с училищем за пятнадцать лет до первого полета Королева поднялся на планере второкурсник Андрей Туполев.

Сергея приняли в МВТУ сразу на третий курс, где как раз начинали читать специальные дисциплины. После «абстрактных» лекций в КПИ по математике, физике, химии и сопромату одни названия этих курсов: «Динамика полета», «Аэродинамический расчет самолета», «Конструкция самолета» звучали для Сергея как музыка.

Наконец увидел он тех, о ком столько слышал: неожиданно молодой Андрей Николаевич Туполев прочел им первую вводную лекцию. Сергея сразу очаровала простота и непосредственность Владимира Петровича Ветчинкина. Ветчинкин был первым в России дипломированным инженером по самолетостроению. Развивая теорию гребного винта Н. Е. Жуковского, он прославился как крупнейший специалист по расчету лопастей на прочность, проектировал самолетные, геликоптерные винты и огромные вентиляторы аэродинамических труб. И вот этот известнейший 38-летний профессор разговаривал с ними как с коллегами. В своих лекциях он мог повторяться или «пе-

репрыгивать» через какую-нибудь главу, но всегда говорил необыкновенно живо, интересно, сам вызывая дискуссии, радостно откликаясь на вопросы. Однажды Костя Федяевский, который учился с Королевым в одной группе, залез на парту и стал пускать бумажных «голубей». Вошел Ветчинкин. Костя спрыгнул и покраснел как рак.

— Нет, нет, продолжайте, — строго сказал Владимир Петрович. — Давайте-ка разберемся, как они, собственно, летают.

Посещать лекции было не обязательно, но на лекции Алексея Михайловича Черемухина ходили дружно всем курсом. Черемухин окончил школу летчиков еще до революции, был инструктором в Севастополе, а потом с первых дней жизни ЦАГИ начал работать в аэродинамической лаборатории, строил уникальные аэродинамические трубы. Жуковский угадал в нем человека, разносторонние таланты которого были навсегда отданы авиации. Алексей Михайлович читал расчет самолета на прочность. Этот курс про себя считали самым главным: ведь все до одного мечтали о самостоятельной конструкторской работе.

Борис Николаевич Юрьев в 1907 году бросил ради авиации Московский кадетский корпус. Первым в мире дал он теоретическое обоснование полета вертолета, или геликоптера, как называли тогда бескрылую машину. Во время войны он попал в германский плен. Но как только вернулся в Россию, сразу — к Жуковскому. Юрьев был женат на дочери Николая Егоровича Елене и считался самым любимым его учеником. Он был чем-то вроде декана аэромеханического отделения и читал экспериментальную аэродинамику. Юрьев находился в состоянии непрерывной войны со многими членами ученого совета МВТУ, глубоко убежденными, что человек, не сделавший проект парового котла, не может получить диплом Московского технического училища.

— Поймите, это совершенно новая область машиностроения, требующая принципиально новой методики подготовки специалистов! — Так он разговаривал с профессорами.

— Поймите, авиация — это целый мир, а не некая дисциплина «от сих до сих». Если вы будете так учиться — вы попадете в мыловары! — так он говорил со студентами.

Гурген Никитович Мусинянц, Константин Андреевич Ушаков, Борис Сергеевич Стечкин, Николай Васильевич

Фомин — «отцы» ЦАГИ, ведущие авиационные специалисты того времени — были учителя Сергея Королева.

Никто из них не смог бы провести границу между своей работой в ЦАГИ и преподаванием в МВТУ. Подготовка молодых специалистов была для них не некой абстрактной общегосударственной задачей, а делом, если хотите, сугубо личным, от которого прямо зависела работа их отделов и лабораторий, будущее их планов и программ.

Метод подготовки инженеров на базе научно-исследовательских предприятий, расцененный в 50-х годах почти как открытие Московского физико-технического института, существовал за 30 лет до этого на аэромеханическом отделении МВТУ. На третьем курсе практически все студенты работали в лабораториях ЦАГИ. Проводить занятия в ЦАГИ или в МВТУ — такой вопрос считался совершенно непринципиальным, благо они были соседи. И чуть ли не с первого курса все что-то проектировали и строили: Геннадий Бертош — планер, Савва Кричевский — авиетку, Саша Сильман — глиссер. И, помимо этого, все еще где-то работали — чертежниками, механиками, иногда — уже конструкторами на инженерных должностях. И работа была делом не менее важным, чем учеба, и преподаватели понимали это, вводя свободное посещение лекций, понимали, что имеют они дело не с гулёнами, а со взрослыми, серьезными и занятыми людьми, которым трудно живется.

Работа объединяла их больше учебы: через много лет, вспоминая свои студенческие годы, они чаще и вернее называют своих сослуживцев, чем сокурсников. В МВТУ, в группе, где Сергей учился, у него не было ни одного друга, такого, как Валя Божко или Жорка Калашников в Одессе, такого, как Михаил Пузанов в Киеве. Но были другие друзья, с которыми его роднили не лекции и семинары, а работа.

Сергей огляделся и освоился чрезвычайно быстро. Он понял одну очень важную для него особенность своего нового положения: московский коллектив был более демократичным в сравнении с киевским. Конечно, на третьем курсе уже существовали какие-то группки и группы, но ни одна из них не угнетала других. Тут не было киевской иерархической пирамиды, авторитеты не давили, простор для работы давал большую свободу, ту самую свободу творчества, о которой он так мечтал. У всех было свое дело, и ему оставалось сделать выбор.

Уже в первую неделю Королев явился в АКНЕЖ *, потом разыскал на своем факультете студента Владимира Титова, директора самодеятельной планерной школы, и тут же записался на летное отделение. Теперь каждое воскресенье ранним утром мчался он на Павелецкий вокзал и уезжал в Горки Ленинские на планерную станцию.

В ноябре 1926 года на объединенном заседании президиумов двух обществ — Авиахима и Общества содействия обороне принято было постановление об их слиянии в Осоавиахим. В январе должен был состояться первый съезд Осоавиахима, и они решили разбиться, но станцию к съезду открыть. Подновляли сараи, громко именовавшиеся ангарами, ремонтировали планеры, в свободные минуты ребята из первого набора школы, «старички», зачисленные еще в январе, подлетывали. Сергей завидовал, но амортизаторы тянул на совесть, знал — и его час близок... Короче, сразу, с первых недель московской жизни, заработал Сергей Королев на полных оборотах, так что к маме на Александровскую ** долетался вечером уж чуть живой.

9 декабря 1926 года «Комсомольская правда» объявила, что по ее инициативе и поддержке Московского комитета комсомола организуется трехдневная экскурсия в Ленинград. За 18 рублей каждый участник экскурсии обеспечивался общежитием и трехразовым питанием. В программе: осмотр исторических памятников и поездка на Волховстрой.

Бауманский райком получил 75 билетов, и Сергей Королев взялся их распространять. Желающих было немного. Вернее, желающих хватало, но мало было желающих с 18 рублями.

Планировалось, что поедут 600 человек, но едва половина записалась.

Морозным туманным утром 23 декабря собрались на Каланчовке ***. Вокзал гудел от молодых голосов, все были радостно возбуждены, суетились, смеялись, кто-то кого-то все время искал. Поезд не подавали, и волнения от

---

* АКНЕЖ — академический кружок имени Н. Е. Жуковского — был прообразом студенческих научно-технических обществ нашего времени.

** Вскоре после приезда Сергея из Киева семья поселилась на Александровской, ныне Октябрьской улице.

*** Ныне Комсомольская площадь.

этого усилились. Представитель НКПС начал вдруг туманный разговор об «утепленных теплушках», все заволновались, зашумели, закричали «даешь вагоны!». Вся затея, казалось, уже была под угрозой срыва, но объявили вдруг, что выделено 270 мест со скидкой. Наконец из темноты, куда убегали тусклые блики рельсов, лихо свистнул, застучал, заскрежетал могучий паровоз «пасифик» и медленно причалил к перрону долгожданный поезд № 8-бис. С веселой толкотней набились в вагоны. Тронулись.

Не спали, разумеется, почти всю ночь, заглушая колесные перестуки, пели песни, кашляли от синего дыма дешевых папирос и хохотали над разными историями, смешными и не очень.

Сергей, как старший группы, набегался, наволновался и теперь, устало привалившись к стенке, поглядывал в окно, за которым ровно стояла, скрадывая движение, непроглядная пустая темень. Напротив него сидел совсем молоденький голубоглазый парень. Сергей вспомнил, что видел его в МВТУ, мелькало его лицо в АКНЕЖе. Разговорились.

Петр Флеров хоть и был первокурсником, но парень был тертый. Когда Сергей узнал, что Петр летал еще в 1922 году, зауважал и, чтобы не ударить лицом в грязь, тоже стал вспоминать, как летал в Одессе на гидросамолетах, в какие переплеты попадал, как с крыла прямо в море упал, кое-где приукрасил, но исключительно для полноты впечатления и стройности рассказа. Петр рассказал, что помогал вместе с Кричевским Невдачину строить маленький самолет. Опять заговорили об училище. Сергей агитировал нового знакомого поступать в планерную школу, приглашал в Горки на полеты и в трубу — в старой, уже три года не работавшей аэродинамической трубе строили планеры. Тесное здание трубы с огромными «ушами» диффузоров по бокам для этой цели было совершенно непригодным, не говоря уж о том, что в трубе было жутко холодно. Натопить ее было невозможно, вся она продувалась насквозь, но никого это не смущало. Как писал позднее начальник планерной школы В. М. Титов: «Некоторые из курсантов бросали свои семейства, работая чуть ли не полные сутки в очень непривлекательной тогда обстановке». Но Сергей так расписал все это, мороз в трубе выглядел в его рассказе столь романтично, что Петр решил сразу по возвращении в Москву отправиться к планеристам.

Утром приехали в Ленинград, вышли на площадь. В густых сумерках глыбой навис над ней Александр III — злая бронзовая насмешка Паоло Трубецкого. Ребята притихли, песен не пели. Вся разношерстная толпа — одни с чемоданами и пледами, другие с газетками в руках — опять начала сортироваться. Петр хотел прибиться к Сергею, но тот куда-то исчез. Один раз Петру показалось, что мелькнула знакомая коренастая фигура в картузе, в новых глубоких калошах и словно растаяла.

Три дня в Ленинграде прошли на одном вдохе, без сна, а про обещанное трехразовое питание и вовсе забыли. Сергея поразили непохожесть Ленинграда на все другие города, которые он видел, глубокая, покойная гордость, строгая красота улиц и то неизвестное другим городам таинство, с которым улицы влекли человека в глубину лет, заставляли думать о прошлом и будущем и определять себя в чреде многих годов, даже веков...

Днем они промчались по залам Эрмитажа, и экскурсовод, тоненькая голубая девочка, почти с плачем кричала им вслед:

— Здесь 1057 комнат! Это семь с половиной верст!

Вечером побывали на «Красном путиловце» и «Красном треугольнике». Ночью поехали на Волховстрой. Теперь уже спали. Никаких песен, никаких тебе папирос.

На Волховстрое провели целый день. Станцию открыли всего неделю назад. Вся она алела еще кумачом недавнего праздника, а в день их приезда — повезло! — пускали последнюю шведскую турбину. Графтио * волновался, когда говорил о пуске, но все обошлось хорошо. Сжавшись в плотную кучку, прошли они по туннелям Волховстроя, робко заглядывая вниз, где тяжело рушилась зеленая стена воды. Потом Сергей смотрел на невидимое глазу вращение турбины, словно подернутой в своем движении туманной зыбкой пеленой, и верилось в это движение только благодаря тихому ровному подвыванию. Он думал, что в машинах этих видна мощь, что есть в них уверенная сила и солидная тяжесть, но все это никогда не смог бы он променять на легкость самолета и зыбкость планера и снова порадовался, как все хорошо устроилось у него с МВТУ.

На третий день ходили к Медному всаднику, разглядывали его со всех сторон, удивлялись, отчего царь босой,

* Г. О. Графтио — главный инженер Волховстроя.

а Сергей про себя отметил, что у Петра, высокого сильного мужика, такая неестественно узкая лодыжка. Потом, задравши голову, смотрели на Исаакий, читали диковинную надпись «Господи, силой твоей да возвеселится царь!» и спорили, что бы это значило.

Уже к вечеру попали они в Петропавловскую крепость. В сером свете еще страшнее чернели казематы и зловещие карцеры Трубецкого бастиона.

В поезде только и разговоров было, как славно съездили...

Когда Володя Титов спал, никто не знал. Он работал на аэродроме ВВС, учился на механическом факультете МВТУ, а вечером превращался в начальника планерной школы. Праздники и выходные — в Горках.

Все работали в школе только на общественных началах. Н. Н. Фадеев, В. Г. Фролов и С. И. Афанасьев читали курсантам теорию авиации. Д. Н. Колесников, Ф. М. Дубак и Д. А. Ромейко-Гурко — конструкцию летательных аппаратов. Два студента, сидящие днем на одной скамейке, вечером превращались в учителя и ученика. Это никого не смущало: серьезное дело. Все было как в самой настоящей летной школе: медицинская комиссия, мандатная комиссия. Сергей, когда сказали, что надо идти к врачам, засмеялся, думал — разыгрывают. Оказалось, без справки не примут. Единственное ему было послабление: как студенту третьего курса разрешили не ходить на лекции по аэродинамике. На все остальные — в обязательном порядке.

Занятия проводили в пустом доме на улице Белинского, который разыскали и отремонтировали еще до приезда Королева в Москву. А конструкторы нашли подвал на Садово-Спасской, просто замечательный, чистый и сухой подвал, даже уютный. Сергей часто работал там. Мог ли знать он, что через пять лет вернется в этот подвал, чтобы начать главное дело своей жизни!

По воскресеньям надо было на Павелецком так подгадать поезд, чтобы к 10.00 утра всем быть у штаба. «Штаб» помещался в избе дяди Вани Потатуева. Старик любил планеристов, иногда выставлял котелок картошки и поил чаем. Чай был очень кстати: зима в тот год была ранняя — с начала декабря московские извозчики уже пересели на сани — и холодная. Между собой клятвенно договорились: полеты отменяются только при морозе

более 26 градусов и во время бури. Никаких бурь и в помине не было, и мороз тоже силы такой не набирал, так что летали всегда.

В Горках командовали инструкторы Карл Михайлович Венслав, Анатолий Александрович Сеньков и Владимир Георгиевич Гараканидзе. От них все зависело: полетишь или с амортизаторами целый день бегать будешь, а если полетишь — на чем полетишь. Произвола, впрочем, никакого не было. Гараканидзе вместе с Венславом и Андреем Юмашевым составили толковую программу полетов, где все было четко расписано. Но все равно инструктор — хозяин.

Планеры лежали в ангаре того же авиационного мецената дяди Вани Потатуева. Планеров было немного: учебный «Пегас» — подарок немецких планеристов; учебный «Старайся вверх» Ромейко-Гурко — упорное его нежелание летать быстро закрепило за ним прозвище «Стремимся вниз»; рекордный планер Чесалова «Закавказец», ставший знаменитым после полетов в Германии, и, наконец, планер Люшина и Толстых с фантастическим названием «Мастяжарт». Впрочем, расшифровывалось оно довольно просто: «Мастерские тяжелой артиллерии» — там строили этот планер.

Перед самым открытием планерной станции ударил мороз до 20 градусов, и думали, что начальство не приедет. Однако в воскресенье, 23 января, приехали все: гора прямо черная была от фигурок. Быстро вытащили и собрали планеры.

— Хороший планерист — это хороший летчик, — говорил, открывая торжества, второй заместитель наркомвоенмора С. С. Каменев. За ним на маленькую, наскоро сколоченную из досок трибуну поднялся Базилевич, командующий Московским военным округом.

— От детской забавы — к серьезной учебе, от планерного спорта — к самолету...

Изо рта командующего шел пар. Было очень холодно, переминались с ноги на ногу, стучали валенками, терпели. Речи были энергичные и короткие. Сергей сокрушенно поглядывал на стройную струйку дыма, поднимающегося из трубы дяди Вани Потатуева: летать при таком безветрии будет нелегко.

Опасения его подтвердились. Когда после речей начались полеты, «Старайся вверх» с Сапрыкиным так и не сумел оторваться от наста. Сапрыкина сменил сам (!) Ар-

цеулов, но планер не полетел. Это был конфуз. Положение спас «Закавказец». Он взмыл быстро и плавно пошел под горку на поле, где в дровнях кутались в тулупы замерзшие врачи. (Над врачами вечно иронизировали и дразнили «помощниками смерти».)

Программа торжеств была выполнена вся, за исключением одного пункта: не появлялся Гараканидзе. Он должен был прилететь из Москвы на воздушном шаре и торжественно передать его первому Всесоюзному съезду Осоавиахима. И не прилетел. Все решили, что шар опустился где-нибудь на полпути. В поезде Сергей с ребятами дышали на заиндевевшие окна и в маленькие глазки оглядывали окрестные поля: не видно ли Гараканидзе? Шара и пилота нигде не было.

Его не нашли ни на следующий день, ни через два дня, ни через три. О необыкновенном случае этом писали в газетах, просили каждого, кто заметит какой-либо летающий предмет, похожий на шар, немедленно сообщить в Москву. Был только один сигнал: шар видели где-то в районе Вербилок на довольно большой высоте. Установили, что Гараканидзе перед стартом ради облегчения шара снял корзину и полетел, сидя просто на дощечке, как на качелях, в тонкой шинельке и сапогах. Все уже считали его погибшим, когда на шестой день поисков пришла телеграмма со станции Шарья Северо-Двинской губернии: жив, здоров. Потом оказалось, что прямо со старта его подняло на высоту 700 метров и понесло. Где-то между Дмитровом и Тверью шар попал в ураган, его закрутило, и как Гараканидзе удержался на своей дощечке при такой болтанке, уму непостижимо. Потом стало темно. По шуму деревьев Гараканидзе понял, что шар снизился и летит над лесом. Утром он увидел избушки и сел на краю деревни. Погрузив свой шар, четыре дня на санях добирался до Шарьи. Он установил мировой рекорд, пролетев за 15 часов 702 километра. Было 36 градусов мороза.

Может быть, эту почти трагикомическую с сегодняшней точки зрения и героическую с позиции тех лет историю и не нужно было бы вспоминать, если бы не одно обстоятельство: Владимир Георгиевич Гараканидзе — первый планерный учитель Сергея Павловича Королева. Это был беспредельно влюбленный в авиацию человек, настоящий романтик неба, для которого слова «полет человека» звучали так чисто, звонко и волнующе, как мы, при-

ученные к доступности ТУ и ИЛов, уже не слышим их. И он сумел заразить своего ученика этой жаждой полета которую Королев не мог утолить всю жизнь.

Королев летал на «Пегасе» до весны каждое воскресенье и по праздникам: 12 марта — день свержения самодержавия, 18 марта — годовщина Парижской коммуны. Летал неплохо. Впрочем, каждый считал, что он летает лучше всех. И в общем они были правы, эти мальчишки, потому что много лет спустя из их группы выросли действительно замечательные летчики: Антипов, Аронов, Гуща, Гродзенский, Ефимов, Карапалкин, Моисеев. Тогда они были удивительно самолюбивы и, если одному что-то удавалось, другой не мог успокоиться, пока не добивался равного результата. Как завидовал Сергей Петру Флерову, когда тот освоил виражи и его с «Пегаса» пересадили на «Мастяжарт», а потом даже на «Закавказец»! Как ликовал, разумеется, не показывая виду, когда сам сел на «Мастяжарт»! Теперь в МВТУ он не был просто студентом Сергеем Королевым, он был одним из тех избранных, которые летают!

Но вот начало припекать солнышко, снег на южном склоне горы стаял, бегать с амортизаторами стало трудно, поле вовсе развезло, и в последнее воскресенье марта решено было устроить экзамен. Требовалось пролететь 30 секунд и сделать два разворота: вправо и влево. Опять приехало большое начальство. (На паровичке. Взять в воскресенье казенный автомобиль было рискованно: не ровен час, угодишь в «Крокодил».) Известно, что именно тогда, когда появляется высокое начальство и ответственные комиссии, случаются всякие неприятности, срабатывает «эффект присутствия», но на этот раз все прошло гладко, все слетали замечательно. Титов был счастлив совершенно, Венслав переживал за всех страшно, кричал истошным голосом: «Подтягивай!», «Отжимай!», потом, радостный, похлопывал новоиспеченных планеристов по плечу и называл «орлами». Через несколько дней Сергей Королев вместе с другими курсантами получил в Осоавиахиме отпечатанный на машинке диплом планериста.

Одновременно с полетами в Горках, со строительством планеров в трубе, с теоретическими занятиями на улице

Белинского, с конструкторской работой в подвале на Садово-Спасской, наконец, одновременно с занятиями в аудиториях, лабораториях и мастерских МВТУ Сергей Королев весьма активно проявлял себя в АКНЕЖе.

Академический кружок имени Н. Е. Жуковского занимался не столько наукой, сколько строительством разных машин, механизмов и аппаратов. Здесь можно было получить толковую консультацию у опытных инженеров (которые работали, разумеется, на общественных началах), проверить свои расчеты, а главное, поспорить с такими же одержимыми, как ты сам. Тут выписывали какие-то справки, совершенно «липовые» требования на материалы, и все хозяйственники прекрасно понимали, что это «липа», но иногда все-таки давали что-нибудь, растрогавшись молодостью просящего и наивностью его ссылок на авторитет «отца русской авиации».

Весной 1927 года Сергей Королев познакомился в АКНЕЖе с Саввой Кричевским, который был на курс моложе, но работал там уже не один год. Вместе они задумали построить авиетку — легкий самолет СК (инициалы обоих авиаторов счастливо совпадали). Работали они месяца три-четыре, затрачивая уйму времени на споры и ссоры: оба были исключительно упрямы, и в каждом замечании одного соавтора другой усматривал некое ущемление независимости своего творчества. Очевидно, они были очень похожи друг на друга, и это им мешало. Никто не удивился, когда союз этот распался. Савва начал сам проектировать новый самолет, Сергей продолжал работу над авиеткой, но занимался ею урывками: времени даже у него не хватало. (Несмотря на разрыв, дружба Королева и Кричевского сохранилась до самой смерти Саввы Симоновича, умершего совсем молодым в 1935 году.)

А времени Сергею не хватало потому, что в мае 1927 года он начал работать на авиазаводе № 22 в Филях, который по привычке все звали «русско-балтийским». С этого момента Королев уже «официально» становится конструктором.

Теперь он был занят действительно круглосуточно. Позабыл, когда был в театре, в кино, когда выпил последнюю кружку пива, да чего там, — когда просто просыпался без будильника. Иногда только успевал заглянуть в газеты. «В Москву из Германии прибыло 9 слонов для Госцирка...» «400 телефонов-автоматов установлено в столице...» «На Большой Лубянке открылась обсерватория...»

Масса всяких интересных вещей творилась рядом, а он ничего не знал о них, не успевал узнавать.

Благо в Горках распахали луговину и полеты прекратились. Но летать хотелось! Очень хотелось, и не ему одному. Успокоиться на дипломах ребята из планерной школы не могли, рыскали по Подмосковью в поисках подходящей для полетов площадки. Однажды прибежал, размахивая картой, радостный Анатолий Сеньков:

— Вот смотрите, что я нашел! Деревня Филино за Химками. Маленькая горушка и поле. Все, что надо...

Петра Флерова послали на разведку. Петр покатил в Филино на велосипеде, а вечером, разложив снятые кроки, докладывал о результатах своих изысканий:

— Летать там можно. Надо только расчистить некоторые места от кустарника...

Петра Васильевича Флерова можно считать «крестным отцом» того места, которое известно сегодня каждому москвичу как станция Планерная.

Школа готовилась к всесоюзным планерным испытаниям в Коктебеле. Организовали тренировочную группу — «треньгруппу», летали и ремонтировали планеры. Королев понял, что мечта его осуществится наконец: теперь-то уж он увидит Коктебель!

Все обернулось для него даже более счастливо, чем он предполагал. Ляля прислала из Харькова письмо, в котором приглашала его в Крым. Она с родителями собиралась провести каникулы в Алупке.

Первые дни в Крыму он никак не мог отвыкнуть от ритма своей московской жизни, все время куда-то торопился, лазал по горам, заплывал в неоглядную даль. А потом как-то сразу вдруг почувствовал, что устал, и понял, что никуда не надо нестись, бежать, что можно гулять с Лялей час, два, три, целый день по Воронцовскому парку, сидеть в кипарисной тени, лежать, зажмурившись, на камнях, подставив лицо солнцу. Беззаботные дни в жизни С. П. Королева исчисляются немногими неделями. Может быть, эти, в Алупке, были самыми беззаботными.

Но все кончается, а беззаботные дни — тем более. Ляля уехала в Харьков, Сергей — в Коктебель. После яркой, сочной зеленой Алупки Коктебель показался Сергею пустым и скучным. Не сразу оценил он его нежную, аква-

рельную красоту, мягкость и благородство его красок, особенный воздух, золотой от солнца, пропахший полынью и морем. Недаром поэт и художник Максимилиан Александрович Волошин писал об этих местах:

Я много видел. Дивам мирозданья
Картинами и словом отдал дань,
Но грудь узка для этого дыханья,
Для этих слов тесна моя гортань.

Кстати, Максимилиан Волошин имел самое прямое отношение к планерным слетам. В 1920 году, прогуливаясь по окрестностям Коктебеля вместе с Константином Константиновичем Арцеуловым — уже тогда знаменитым летчиком, Волошин поднялся на гору Узун-Сырт. Они остановились у обрыва на южном склоне горы, когда порыв ветра сорвал с головы Волошина шляпу. Но шляпа не упала в пропасть, а, поднявшись вверх, тихо опустилась на пологом северном склоне. Волошин снова и снова бросал шляпу, и всякий раз ее поднимало вверх.

— Здесь восходящий поток! — воскликнул Арцеулов. — Вот где надо летать на планерах!

Через три года по инициативе Арцеулова здесь, на Узун-Сырте, состоялись первые Всесоюзные планерные испытания, проводившиеся затем за редким исключением ежегодно до 1936 года. Сергей Королев впервые попал на четвертые планерные испытания.

После больших состязаний 1925 года *, в которых участвовало около 50 планеров, испытания 1927 года были довольно скромными. Из Феодосии на мажарах, длинных телегах с высокими бортами, неспешно притянули к Узун-Сырту «Мастяжарт» Люшина и Толстых, новый планер Толстых ИТ-4, «Закавказца» Чесалова, «Жар-птицу» Тихонравова, Вахмистрова и Дубровина, «Дракона» Черановского, Г-2 Грибовского, «Чайку» Ивенсена, АВФ-20 Яковлева, КПИР Яковчука и два планера из Харькова — «Шпака» и «Горобца».

— А, и ты здесь! — воскликнул Яковчук, завидев Королева. — Пробрался-таки!

Небрежно-снисходительный тон Яковчука не понравился Сергею. Смолчал. Знакомых было много: Петр Флеров, Сергей Люшин и Игорь Толстых — они вместе летали в Горках и в Краскове; Владислава Константинови-

* В 1926 году планеристы в Коктебеле не собирались.

ча Грибовского и старого друга Алексея Николаевича Павлова он знал еще по Киеву, но после Алупки, после коротких этих сладких дней, проведенных с Лялей, Сергей был в минорном настроении, искал уединения на пляже, даже поселился один в маленьком домике. Неподалеку жили Грибовский, Люшин и Павлов. Однако уединение Королева было нарушено очень скоро стихиями весьма грозными.

Ночью Люшина разбудил какой-то шум и треск, казалось, кто-то ломится в дом.

— Кто здесь? — спросил Люшин.

— Кто здесь? Стрелять буду, — Грибовский выхватил парабеллум. В 27-м году он был инструктором школы стрельбы и бомбометания в Серпухове, и ему, как военлету, полагалось носить оружие, чем он очень гордился.

Угроза не подействовала: дом опять тряхнуло.

— Братцы! Землетрясение! — первым догадался Павлов.

Выскочили на террасу. Отовсюду слышались крики людей. Это был один из последних отголосков знаменитого крымского землетрясения 1927 года.

Оставаться в двухэтажном доме было опасно, и Сергей Люшин попросился на постой к Королеву. Они поселились вместе и очень скоро подружились. В Коктебеле «Сережа черный» (Королев) и «Сережа рыжий» (Люшин) различались по цвету кожаных курток.

Сергей Николаевич Люшин был старше Королева на пять лет. Он тоже учился в МВТУ, интересовался авиацией и строить планеры начал еще в 1922 году, когда помогал Арцеулову делать его А-5. В 1923 году планеры строили буквально все. Когда Сергей Королев на Платоновском молу набрасывал первые контуры К-5, в Москве Борис Черановский заложил свою первую «параболу», Игорь Толстых — «Коршуна», Николай Анощенко с мальчонкой Шуркой (это был будущий генеральный конструктор А. С. Яковлев) строил простейший балансирный планер «Макаку», Владимир Вахмистров с Алексеем Дубровиным и Михаилом Тихонравовым — АВФ-1 — первый планер Академии воздушного флота, Владимир Пышнов — «Стрижа». Позднее Сергей Люшин вместе с Анатолием Жардинье тоже начал строить планер. Люшин был участником самых крупных коктебельских испытаний 1925 года. Короче, Люшин всех тут знал, его все тут знали, и

для такого новичка, как Королев, знакомство с Люшиным было просто находкой.

Силы отталкивания, присущие, как известно из физики, зарядам одноименным, которые действовали в союзе Королева с Кричевским, сменились силами притяжения, потому что Королев и Люшин были как раз, если можно так сказать, очень разноименны. Житейская мудрость, неторопливая сосредоточенность и организационная беспомощность «Сережи рыжего» прекрасно дополнялись молодой энергией, решительностью, быстротой выводов и удивительной способностью давать движение всему с ним связанному, которыми обладал «Сережа черный».

Начались коктебельские будни, споры на техкомиссиях, полеты от зари до зари. Метался злой как черт Грибовский: техкомиссия забраковала его планер Г-2. Он кричал, что Г-2 лучше КПИРа, но Яковчук летал, а Грибовского не допускали.

— Хвост короткий, — говорили в техкомиссии.

— Вот расчеты, — Грибовский совал тетрадки с колонками цифр.

Игорь Толстых тоже ходил расстроенный: он сам хотел первым испытать свой ИТ-4, но опоздал, и планер уже «объездили». Высокие споры в техкомиссии и переживания Игоря были для Сергея Королева сферой пока недоступной, ему бы попросту полетать. И, по правде говоря, завидовал он больше не конструкторам, а летчикам, Евгению Птухину — он облетывал «Жар-птицу», Сергею Корзинщикову — он летал на «Драконе». Летать Королеву очень нравилось.

Нравилось, но выдающимися успехами похвастаться в ту осень он не мог. Многие ребята из их планерной школы летали лучше Сергея. Васю Ефимова сажали даже на «Закавказца». Петр Флеров полетел на АВФ-20 и загробил его на посадке. Сам даже не поцарапался. Петра раньше времени отправили в Москву, но, честно говоря, и Петр лучше летал... А Грибовский! Все-таки уговорил техкомиссию, полетел и залез выше Яковчука. С каким шиком сел! Яковчук в долину, а он на гору...

Королев всегда был очень самолюбив. Он понимал, что победить можно только в упорной работе, и использовал любую возможность, чтобы подняться в воздух. На ИТ-4 у него получалось неважно, машина была чересчур чуткой, на «Мастяжарте» — лучше. Помог тут и Люшин, все рассказал о норове своего планера.

Как хорошо ему было там, в небе! Нет, это не птичье счастье необыкновенного движения — он получал удовольствие не только от многократно описанного чувства слияния с машиной, но — не меньше — от того, что понимал, как, почему, отчего накренилась она чуть вправо, качнула крыльями, клюнула носом. Удлинение и профиль крыла, коэффициент подъемной силы, массовая плотность воздуха — все символы в формулах, все цифры расчетов в небе превращались из абстракций в реальность, мертвые на бумаге, они словно оживали здесь, у облаков...

Однажды они сфотографировались на память у яковлевского АВФ-20 — десять совсем молодых ребят-планеристов. Фотография эта в 60-х годах висела на стене в домашнем кабинете Сергея Павловича. Иногда он подходил и подолгу разглядывал ее, всматриваясь в веселые молодые лица: «В белых трусах Карапалкин, он поступил потом в школу летчиков, а рядом здоровяк Иван Крысанов, он летал плохо и скоро ушел. Это я. Вихрастый Вася Ефимов, столяр, стал потом заводским летчиком-испытателем и погиб в 1947-м на «дугласе». Гродзенский. Был во время войны летчиком-перегонщиком, летал в Америку, попал в обледенение и погиб. Анатолий Сеньков. У него вид заправского пилота, в шлеме, в гетрах. Он ушел потом в ЦАГИ. Сергей Люшин. Вот таким был он тридцать лет назад. Звал к себе, не пошел, всю жизнь в авиации. Карл Венслав. И его нет. Петр Флеров. Все-таки сманили Петра ракеты, хотя долго не отпускали его самолеты. Максим Моисеев. Он стал истребителем. Погиб в воздушном бою...»

Десять молодых ребят, не ведающих ничего о дорогах, по которым им предстояло пройти, улыбались Главному Конструктору со старой фотографии...

Поезд шел в Москву. Сергей лежал на верхней полке. Внизу ребята играли в карты. Сам удивлялся: азартный парень, он всегда был равнодушным к картам. Лежал, дремал (в последние дни спали мало), просыпался, думал. Поезд в его жизни был итоговой чертой. В поезде что-то кончалось, с поезда начиналось новое. Вот прошел год, как он уехал из Киева. Хороший был год: МВТУ, планеры, работа. Все идет как надо. Только надо, чтобы все было быстрее. И Ляля. Надо, чтобы была Ляля...

13

Человеку, который знает, куда идет, мир дает дорогу.

Дэвид Джордан

В ноябре пронесся слух, всколыхнувший всю планерную школу и облетевший красковский пригород со скоростью электрического разряда: планерная группа Осоавиахима получила самолет! Более того, самолет этот летает! Все оказалось правдой: в углу одного из ангаров Центрального аэродрома стоял на четырех колесах учебный французский «анрио» и совсем нестарый еще, не облезлый, с исправным мотором «рон» в 80 лошадиных сил. Тридцать таких самолетов года три назад были приобретены для летных школ, и вот одну машину планеристам удалось «выбить». Просто дух у всех перехватило. Решили летать, и летать немедленно. Медкомиссией пренебрегли. Карл Венслав сажал по очереди ребят и носился над полем так, что расчалки пищали.

Королев ничего не знал, на аэродром в тот день не пришел и во всем этом «авиапиршестве» участия не принимал. Когда Петр Флеров рассказывал ему об «анрио», Сергей смотрел в сторону весьма рассеянным взглядом и делал вид, что все это его, в общем-то, не интересует, что не до шалостей ему, человеку взрослому и занятому. Но на следующий день Королев пришел на аэродром. На нем был кожаный летный шлем с очками и длинный шарф вокруг шеи по моде авиаторов тех лет. Где он раздобыл всю эту красоту — не сказал. Натянул очки, полез в «анрио».

— Сними очки! — строго сказал Карл. — Если скапотируем на взлете, порежешь глаза.

Сергей снял.

— Вот теперь поехали! — сказал Карл.

Но поехать, а тем более полететь не удалось: «рон» включался и тут же глох. С ним возились целый день, перепачкались, провоняли касторкой, но так и не запустили.

— Это ты со своими очками сглазил его, — сказал Карл.

Сергей промолчал. Все были злые как черти, а он больше всех: уж очень глупо выглядел теперь весь его маскарад...

Так и не удалось Королеву полетать на «анрио». Возились с ним долго, разбирали, собирали, потом увезли куда-то, и пропал «анрио».

Планерная станция в Краскове открылась в декабре. Королев теперь больше работал с конструкторами Д. Н. Колесниковым, Н. Н. Фадеевым и Д. А. Ромейко-Гурко. Приглядывался, присматривался — хотелось самому попробовать, но понимал: рано, надо подучиться. Он помогал в разработке конструкций планеров и оборудования для летной станции.

К весне в школе объявили новый набор, появилось много «молоденьких», среди них девушки Валечка Акулинина и Валя Стояновская. В Красково иногда приезжали знаменитые пилоты, демонстрировали класс. Летчик-истребитель Анисимов, известный фигурист, слава которого в те годы была не меньше, чем потом у Чкалова, вызвался летать на «Закавказце» и действительно пролетел красиво. Для смеха сел в учебный «Пегас». Амортизатор натянули, как говорили в школе, «от жизни», Анисимов взлетел. Но вдруг заковылял, заковылял и плюхнулся. Охарактеризовал планер отборными русскими словами и сердитый уехал.

Королев с досадой замечал, что энтузиазм ребят несколько пригас. За всю зиму летали раза три-четыре, сколько он ни агитировал. А ведь это дело такое, что один не полетишь, сам себя не запустишь. Весной тоже как-то с прохладцей летали, не то что, бывало, в Горках. Да потом весна — самое трудное время: начинается сессия, Сергей заканчивал курсовой проект — паровой котел. В спорах с ученым советом МВТУ Б. Н. Юрьев потерпел поражение: от традиционных котлов самолетчиков не освободили. И в Филях работы прибавилось.

Летом на завод, где работал Королев, приехала небольшая группа не известных никому людей в сопровождении начальства из Авиатреста. Люди эти были одеты так, что и издали, не слыша голосов, сразу можно было сказать, что это иностранцы. Впереди шел красивый брюнет в светлом клетчатом пиджаке и такой же кепке с длинным козырьком. Слушая скороговорку переводчика, он вежливо кивал и хмурился. Это был Поль-Эмэ Ришар.

Появление французского авиаконструктора на заводе № 22 имеет свою предысторию. В те годы самыми круп-

ными нашими авиационными конструкторами были Дмитрий Павлович Григорович, Николай Николаевич Поликарпов и Андрей Николаевич Туполев. Григорович специализировался на гидросамолетах, свою первую летающую лодку он построил еще в 1913 году. Именно на гидросамолетах его конструкции летал в Одессе Сергей Королев. В середине 20-х годов Григорович возглавлял в Ленинграде ОМОС — отдел морского опытного самолетостроения. В ОМОСе проектировалось несколько самолетов, но основное внимание было уделено РОМу — разведчику открытого моря. Когда начались его испытания, оказалось, что самолет не отвечал всем требованиям, которые к нему предъявлялись. С этого времени Григорович попадает в полосу фатальных неудач. Ни морской миноносец, ни торпедоносец, ни корабельный истребитель, ни задуманные корабельные разведчики со складными крыльями так и не летали: всякий раз находились какие-то причины, мешавшие закончить проектирование. Авиатрест был недоволен. Моряки-заказчики беспрестанно дергали и торопили. Григорович нервничал. Работа не клеилась. В жизни почти каждого человека бывают такие периоды невезения, бывают они и с целыми коллективами. Перевод ОМОС в Москву в ноябре 1927 года на завод № 22, где работал Королев, и новое название ОПО-3 — третий опытный отдел — ничего не изменили. Факт оставался фактом: три последних года КБ Григоровича работало вхолостую. Заговорили о смене руководства. Конечно, Авиатрест мог бы найти достойного претендента на место главного конструктора среди своих инженеров, но на Руси издавна повелось, что иностранцы умнее своих, и стали искать иностранца. Немец Рорбах запросил слишком много. Его отвергли, и в это время появился Ришар. Авиатрест пригласил его работать в СССР специально для того, чтобы поправить дело с гидроавиацией: Ришар считался специалистом по летающим лодкам. Впрочем, конструкторский опыт Ришара был невелик, а успехи весьма скромны. Он построил к тому времени один очень большой гидросамолет «Пеноэ», который потерпел аварию при испытаниях. Француз оказался у разбитого корыта в буквальном и переносном смысле и решил принять предложение Авиатреста. В сентябре 1928 года Григорович был отстранен от дел. Чисто технические неудачи Дмитрия Павловича на фоне недавнего закончившегося процесса, известного как «Шахтинское дело», получили ложную политическую окраску. Правда,

Григоровича и некоторых ведущих специалистов его КБ не столько обвиняли в том, что они «вредят», сколько в том, что «работать не желают...».

Теперь уже нетрудно догадаться о целях визита Ришара на 22-й завод: для француза это была отличная производственная база. Уезжая на планерные испытания в Коктебель, Королев захватил с собой русско-французский словарь — он был уверен, что вернется уже к Ришару, а француз ни слова не знал по-русски.

Очередные V Всесоюзные планерные испытания в Коктебеле были, наверное, самыми неинтересными из всех, на которых бывал Королев. Собственно, и испытывать-то было особенно нечего. На Узун-Сырт (или гору Клементьева, как называли ее еще после нелепой гибели в 1924 году летчика Клементьева на планере собственной конструкции) привезли всего десять планеров. Среди них: Г-2 Грибовского, «Дракон» Черановского, КИК Сенькова, «Закавказец» Чесалова, «Жар-птица» Тихонравова, Вахмистрова и Дубровина, короче, компания известная, и слово «испытания» к этим планерам не очень подходило. Испытывались, собственно, не планеры, а пилоты.

Инструктором молодым планеристам определили опытного летчика из Качинского училища Василия Андреевича Степанчонка. Худощавый, с торчащими ушами, с острым лицом, в котором было что-то волчье, Степанчонок был крут и безжалостен к нарушителям дисциплины. Он начал с того, что собрал всех, объяснил порядок и очередность полетов:

— Летать будете на КИКе. Первый летит, второй готовится. Эти двое ничего не должны таскать, к амортизаторам не подходить. Первым летит Люшин, приготовиться Фалину...

«Сережа рыжий» полетел так плохо, что все только ахали. Планер шел по синусоиде, чудом не доставая до земли. Когда Люшин сел, Степанчонок сказал:

— Еще один такой полет, и я вас снимаю со стартов.

Полетел Королев. Это было ненамного лучше.

Королеву Степанчонок сказал:

— Зачем вы дергаете ручку? Ручка должна быть нейтральна. Планер летит сам. Ему только нужно по-

могать иногда... А у вас так нос задирается, что из лыжи песок сыплется...

Чем больше присматривался Королев к Степанчонку, тем больше тот ему нравился. Многие считали его придирчивым, но ведь он всегда говорит по существу дела, объясняет ошибки и хвалит, если хорошо. Резковат? Пожалуй. Но резкость его не оскорбительна.

Лучшим планером в том году был, пожалуй, «Дракон». Сергей Владимирович Ильюшин почему-то не доверял «Дракону». Властью техкомиссии он запретил летать на нем выше 50 метров. Степанчонок спорил с Ильюшиным, доказывал, что планер замечательный, но вынужден был подчиняться. Правда, стоило Ильюшину уехать в Москву, как Степанчонок в тот же день взлетел на «Драконе» и забрался на километровую высоту. Ветер был сильный и час от часу крепчал. Прискакал дежурный с метеостанции, сказал, что надвигается буря. Степанчонок сел уже при штормовом ветре. Планеры скрипели, переваливались с боку на бок, как лодки на море. Сильные порывы заламывали хрупкие крылья. Ребята растерялись: что делать?

— Разбирай планеры! — крикнул Королев. — Сложим все в овраге, накроем брезентом! — Ветер уже трудно было перекричать.

Сергей быстро расставил людей: кто должен разбирать, кто таскать вниз. Таскать, пожалуй, было даже легче: под горку и ветер в спину. Выручил старый грузовичок АМО-3, без него, наверное, не успели бы.

Палатка-ангар ходила ходуном, центральный столб прыгал, его вырывало из земли, вот-вот завалится. А в палатке еще два планера: Г-2 и КИК.

— «Грибовского» разбирайте! — крикнул Сергей.

После того как оттащили разобранный Г-2, палатка рухнула.

Утром метеорологи сказали, что скорость ветра достигала 30 метров в секунду. От КИКа осталась груда щепок. Даже разобранный и укрытый планер Чесалова был сильно поврежден. Но уже на следующий день полеты возобновились. После гибели КИКа летали на «Драконе».

«Дракон» был очень «живописен»: раскрашен под всамделишного дракона, но, как писал летчик и планерист Игорь Шелест, «чешуя» его скорее напоминала обыкновенную еловую шишку, чем шкуру чудовища». Степанчонок начал старты с четверти высоты северного

склона, потом с «полгоры», потом с трех четвертей, наконец, он сказал:

— Завтра начнем летать с верхушки...

Наступил тот долгожданный день, когда Степанчонок разрешил лететь с вершины Узун-Сырта. Это был не просто подарок «Сереже черному». Это было признание достижений. Его распирало от гордости, когда, глядя куда-то в сторону, чтобы спрятать восторг в глазах, он говорил Петру Флерову набрежной скороговоркой:

— Ты не можешь себе представить, до чего красив Узун-Сырт сверху...

Это надо было сказать немедля, потому что Сергей знал, что через два часа Петру самому лететь с верхнего склона, знал, понимал, что праздник его короток. Черт побери, да, он был тщеславен!

Затаскивать планеры на самую вершину было занятием долгим и трудным. Наняли лошадь. Худая кобылка медленно, как во сне, тащилась по серым, поросшим колючками склонам. Королев шел рядом, поигрывал хворостиной, чтобы лошадь вовсе не заснула. На вершине Узун-Сырта он заметил стоящую отдельно от всех темную фигуру. Максимилиан Волошин, высокий, стройный, в длинной шерстяной кофте, с металлическим обручем на голове, замер в гордой неподвижности. Когда планеры взмывали и беззвучно неслись в долину, он следил за ними одними глазами, не поворачивая головы...

В МВТУ окопались троцкисты. Проводили подпольные собрания. Сюда приезжал Троцкий, произносил речи, утверждал то, от чего вчера открещивался в газетных покаяниях. В 10-ю годовщину Октября устроили антисоветскую демонстрацию. Осенью и зимой 1927/28 года занятия часто срывались. Профессор Рамзин на лекциях говорил не столько о котлах, сколько о политике. Профессор Чарновский утверждал, что до строительства тракторов на «Красном путиловце» могли додуматься только идиоты. Аудитории надрывались в свисте. Политические симпатии иногда определяли оценки на экзаменах: бывших рабфаковцев «заваливали». В 1928 году в технические вузы были брошены первые парттысячники и профтысячники. Июльский Пленум ЦК ВКП(б) поставил вопрос о необходимости скорейшей подготовки специалистов.

Конец 1928 года был временем перемен для Сергея Королева. Менялись учебные планы в МВТУ. Менялось руководство на заводе. Менялось его отношение к планеризму: вернувшись из Крыма, он решил, что ходить в учениках хватит, надо самому строить планер и летать на нем.

Разговор об этом зашел у них с Люшиным в один из первых дней после возвращения в Москву.

— Мне бы хотелось сделать свой паритель, — как-то между прочим сказал «Сережа рыжий».

— И мне, — быстро отозвался Королев, — и мне тоже. Давай вместе?

«Он настоял, чтобы я пришел к нему домой в тот же вечер, и мы сразу приступили к работе», — вспоминал много лет спустя Сергей Николаевич Люшин. Вот еще одна из характернейших черт Королева: ему абсолютно чужды этакие маниловские разглагольствования, «мечтания» для прикрытия пассивности. Мысль, идея должны воплощаться в дело со скоростью максимально возможной. Он никогда не говорил «хорошо бы сделать», «надо бы попробовать». Он делал и пробовал сразу. Позднее, уже в «космические» годы, эта черта раздражала многих работавших с ним, казалось, он берется за дело, не обдумав его до конца. Люди не сразу могли понять, что он думает быстрее других и думает очень рационально — не больше, чем требуется для того, чтобы начать.

Когда Григорий Михайлович Баланин в конце 1926 года получил квартиру на Александровской улице — две комнаты и кухня, — Сергея определили сначала в большую комнату, служившую и столовой и гостиной, но потом Мария Николаевна поняла, что сыну нужна отдельная комната, и отдала ему спальню. Ведь совсем уже взрослый парень. Свои заботы, свои дела, новые серьезные друзья. Сергей очень изменился за полтора московских года. Отпустил усики. Купил хороший костюм, модную рубашку с воротничком на заколке, стал носить галстук. Румяный студент в застиранной косоворотке как-то совсем незаметно превратился в солидного мужчину. Теперь у него была своя комната, хорошая квадратная комната, с большим окном во двор. Старый буфет с «охотничьими мотивами»: резные убитые утки на дверцах. Диван. Посередине стол с чертежной доской, которую очень редко прятали за буфет,

У стены — еще три-четыре чертежных доски — маленькое домашнее КБ. Лозунг на стене: «Кончив дела, не забудь уйти» и приписка: «Убирайся!» Пепельница, полная окурков. В щелях пола — розовая пыль от ластика. Здесь прожил Сергей Павлович Королев десять лет...

Итак, они решили сделать свой планер. Даже не просто планер — паритель. Королев быстро сформулировал задачу:

— Планер экспериментальный. Что нового будет в нем по сравнению с существующими конструкциями? Прежде всего абсолютная надежность, пусть даже в ущерб аэродинамике и скорости.

В этом, по существу, первом осуществленном проекте уже видно, как заботит его проблема надежности. Машина создается для человека. В этом весь смысл ее существования. Ненадежная машина этот смысл выхолащивает. Она не нужна, бессмысленна, порочна в основе, а значит, вредна. Это было его убеждением, подтвержденным всей жизнью — от «Коктебеля» — так решили назвать планер — до космического корабля «Союз».

Первые прикидки показали, что у планера будет большой размах и удлинение крыльев. При меньшей площади возрастали нагрузки на крыло. Позднее конструктор Олег Константинович Антонов отмечал, что благодаря рассредоточению массы от центра тяжести «Коктебель» ведет себя в воздухе «исключительно спокойно». Для устойчивости в полете требовалась точная балансировка и грамотная компоновка.

Предварительный проект защищали на техкоме в Осоавиахиме. Вернее, техком докладывал, а Люшин с Королевым отвечали на вопросы. Работу в целом одобрили. В резолюции было отмечено: «Выдать деньги на изготовление рабочих чертежей и найти место для постройки». Все было чудесно, хотя совершенно неясно, кто, собственно, будет изготовлять эти чертежи и искать это место. Помощников нашли себе сами. Люшин с Петром Дудукаловым чертили крыло и оперение. Королев с Павлом Семеновым — фюзеляж и управление. Теперь уже сидели за досками каждый вечер, разве что в Новый год не чертили. Логарифмические линейки «дымились». Одновременно Королев прикидывал, кто может взяться за воплощение этих чертежей в металл и дерево. Изготовителя найти было трудно при всем великом таланте

Королева убеждать и «поджигать» других своей идеей. В нескольких местах уже получил он отказ, пока не договорился с Щепетильниковским трамвайным парком и мастерскими Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Трамвайщики брались изготовить всю столярку: шпангоуты, нервюры, лонжероны. В мастерских академии должны были сделать металлические детали.

Днем Королев работал на заводе, потом забегал в трамвайный парк, подгонял, уточнял, советовался с мастерами, потом летел в МВТУ. Однако всего этого ему показалось мало. Однажды вечером в первых числах февраля он примчался домой к Сергею Люшину — тот жил неподалеку от МВТУ, у Красных ворот, — и прямо с порога крикнул:

— Завтра с утра идем на медкомиссию!

Люшин удивленно поднял брови.

— Выделена группа планеристов. Шесть человек, — объяснял Королев. — Нас будут учить летать на самолете. Завтра в академии медкомиссия. Нам надо не опоздать.

— Я не пойду, — ответил Люшин. — Ты же понимаешь, что я не пройду медкомиссию. Атрофию дельтовидной мышцы руки нельзя не заметить...

— А может, не заметят.

— Нет, не пойду.

— Нет, пойдешь!

Люшин знал, что теперь он не отстанет и спорить бесполезно.

На следующий день Королев действительно заехал за Люшиным и вытащил его на медкомиссию. Разумеется, Люшина забраковали. Королев прошел без замечаний. Люшин был расстроен:

— Я говорил, не надо было мне ходить.

Королев утешал друга:

— Не унывай. Придираются врачи. Вот Петра Флерова тоже забраковали. Нашли невроз сердца и с глазами что-то. Ясное дело, придираются, но мы что-нибудь придумаем.

— Что тут можно придумать? — недоумевал Люшин.

— Придумать можно все, — уверенно сказал Королев.

Он оказался прав: председатель спортсекции инженер и летчик Сергей Ильич Стоклицкий, поддавшись угово-

рам Королева, разрешил Люшину летать под свою ответственность.

Школа создавалась буквально на пустом месте. Не было ничего, даже обычной классной доски не было, писали мелом на обломке крыла. Да и была бы доска, еще неизвестно, где удалось бы ее поставить: ведь помещения тоже не было. Какими-то правдами-неправдами осоавиахимовцам удалось раздобыть английский бипланчик «Авро-504К», «аврушку», как его любовно все называли. Самолетик этот с невероятным, каким-то безвестным остряком выдуманным «№ 353» был очень древний, ветхий, третьей категории, то есть хуже некуда, из числа трофейных, захваченных еще в гражданскую войну. В формуляре к бипланчику оговаривалось, что он «допускает только неглубокие развороты». Из приборов он был оснащен лишь альтиметром, который врал. Правда, еще был стеклянный стаканчик, в котором булькало масло, информируя таким образом о состоянии маслопроводов. Двигатель «аврушки» регулировался лишь в пределах от 900 до 1200 оборотов. Садиться надо было с выключенным контактом. На земле машина была практически неуправляема. Почему это допотопное устройство летало, понять было невозможно, но оно летало! И лучшего самолета для учебы, по мнению Стоклицкого, найти было трудно, потому что кто полетит на такой «аврушке», тот на любом другом самолете тем более полетит. В общем, недостатки материального обеспечения школы летчиков с лихвой перекрывались избытком оптимизма ее создателей и учеников.

Сначала занятия шли нерегулярно. Никак не могли отыскать хорошего инструктора. Приходили летчики, главным образом из Академии имени Н. Е. Жуковского, проводили одно-два занятия и исчезали. Нужен был человек, который бы не формально выполнял общественное поручение (никаких денег инструкторы не получали), а сам увлекся бы новым делом.

Таким человеком оказался Дмитрий Александрович Кошиц, летчик, планерист, непременный участник коктебельских слетов. Веселый, очень общительный, неиссякаемый на анекдоты и шутки, инструктор сразу всем понравился. Обаяние Кошица не могло не привлечь к нему Сергея Королева. Несмотря на разницу в годах и положении (Кошиц был старше на шесть лет), в их судьбах было много общего. Как и Королев, Кошиц воспитывался

в интеллигентной семье. Как и Королев, жил с отчимом, как и Королев, был влюблен в авиацию, увлекался планеризмом, не мыслил жизни без полетов.

Теперь работа шла регулярно, по строгому расписанию. Зимой летали по воскресеньям, весной и летом — через день после работы. Не было случая, чтобы кто-нибудь из шестерки — Гродзенский, Егоров, Ефимов, Королев, Люшин, Пинаев — опоздал. Петру Флерову, забракованному медкомиссией, в конце концов тоже удалось приткнуться к школе. Он проходил практику в Военно-воздушной академии и имел пропуск на центральный аэродром. Механик Склянкин уезжал домой в четыре часа, и Петр фактически был за механика. Кошиц, покоренный беззаветной преданностью Петра, брал его в полеты и учил летать, но, как человек дисциплинированный и подающий пример серьезного отношения к делу, сразу сказал, что одного его в полет он не выпустит.

На Ходынском поле, где размещался Центральный аэродром, базировалось довольно много самолетов, и днем, случалось, курсантам школы полеты запрещали: «чтобы не путались под ногами». Ничего не поделаешь. С тоской и завистью смотрели они на взлетающие и садившиеся новенькие «хэвиленды» и со вздохами принимались за ремонт «аврушки», замечательно было то, что в этом самолете всегда находилось нечто нуждающееся в ремонте. Самым неприятным занятием было мыть «аврушку». Выхлоп оставлял жирный черный след на левом крыле. Мыть надо было горячей водой с мылом, лежа на спине. Грязь капала на лицо, подтекала в рукава. Кошиц сидел рядом и бодрил коллектив анекдотами.

— Как вы думаете, можно сделать «штопор» на этом самолете? — спросил однажды Кошиц у Люшина и Королева, кивнув на «аврушку». — Вы же авиационные инженеры...

— Так ответить трудно, — сказал, подумав, Королев. — На глаз ничего не скажешь...

— Не помню случая, чтобы «аврушка» меня не послушалась, — сказал Кошиц и полетел, да еще взял с собой Люшина. Ходынка замерла. «Аврушка» оказалась очень упорной и в «штопор» входить не хотела, но Кошиц все-таки вогнал ее. Послушный самолетик быстро вышел из «штопора». Кошиц на этом, однако, не успокоился, заставил Люшина повторить. Сели благополучно.

Люшин был по обыкновению спокоен, словно и не было никакого «штопора». Кошиц возбужден, нервно смеялся:

— Что касается Кошица, он никогда не укокошится!

С болью вспоминал С. П. Королев эти слова несколько лет спустя, когда Дмитрий Александрович Кошиц разбился на грузовом планере.

25 апреля 1929 года XVI Всесоюзная конференция ВКП(б) приняла обращение, призывающее организовать соревнование во всех областях социалистического строительства. В это время родилось движение ударников. Ударники появились и в вузах. В МВТУ были целые ударные группы. За опоздания и другие студенческие провинности могли зачислить в «лжеударники». Один студент вызывал другого, например, на «соцсоревнование по лучшему составлению конспекта по теории двигателей». Родился лозунг «Закончим МВТУ в три с половиной года!». Насколько остро стоял вопрос с подготовкой специалистов, видно хотя бы из того факта, что все (за единичными исключениями) старшекурсники МВТУ уже работали на инженерных должностях и иногда весьма ответственных. Сергей Королев, например, еще будучи студентом, замещал на заводе начальника группы центроплана. При кажущейся на первый взгляд неуместности ударничества в вузах это была та необходимая политическая кампания, которая помогала в сжатые сроки решить жизненно важные экономические и кадровые проблемы страны.

В 1929 году в МВТУ за счет сокращения количества зачетов, экзаменов и сроков дипломного проектирования решено было сделать «ускоренный выпуск». Борис Николаевич Юрьев предложил студентам аэромеханического факультета:

— Давайте устроим окончание училища абортивным методом. Ну зачем нам принимать зачеты по конструированию, если человек уже несколько лет работает конструктором в КБ?!

Королеву предложение это очень понравилось. Ему катастрофически не хватало времени для постройки планера. Планер, хоть тресни, должен быть готов к очередному слету в Коктебеле. А когда на факультете оговаривались темы дипломных проектов, хитрый Королев и

тут решил сэкономить несколько месяцев. Он предложил в качестве диплома авиетку, которую начинал делать с Саввой Кричевским в АКНЕЖе еще два года назад. Предложение приняли. Руководителем диплома С. П. Королева стал А. Н. Туполев. Через много лет Андрей Николаевич вспоминал:

«Королев был из числа самых «легких» дипломников: я сразу увидел, чего он хочет, достаточно было лишь слегка помогать ему, чуть-чуть подправлять. Я быстро убедился, что этот человек умеет смотреть в корень. Уже тогда у меня сложилось прекрасное впечатление о нем как о личности и как о талантливом конструкторе. Я сказал бы, что он был человеком, беспредельно преданным своему делу, своим замыслам.

Я с самого начала почувствовал к Королеву расположение, и надо сказать, что он всегда также отвечал мне большой сердечностью...»

Королев не принадлежал к тем студентам, которые согласовывают с руководителем каждый шаг в своем дипломе, и не докучал Туполеву вопросами, за что Андрей Николаевич был только благодарен ему. Туполев дни и ночи сидел в ЦАГИ, 1929 год стал для него годом очень ответственным. На первомайском празднике впервые полетела его новая машина, сделавшаяся знаменитой под именем «Крылья Советов». М. М. Громов совершает на ней триумфальные перелеты, восхищая Берлин, Париж, Рим, Лондон, Варшаву. Осенью того же года экипаж С. А. Шестакова на АНТ-4 летит из Москвы в Нью-Йорк через Сибирь, Дальний Восток, Алеутские острова, Аляску, Британскую Колумбию. (Газетные вырезки с фотографиями и репортажами об этих перелетах С. П. Королев хранил до конца жизни.) Так что Туполеву было не до дипломника, тем более что у этого дипломника хорошо работала голова.

Дипломный проект — свою авиетку — Королев защищает в декабре 1929 года. Но только через полтора месяца был издан приказ № 45 от 9 февраля 1930 года, в котором значилось, что Королев (без инициалов; гораздо позднее, уже в 1948 году, когда Сергею Павловичу потребовалась копия документа, отсутствие инициалов в приказе привело в некоторое замешательство отдел кадров МВТУ) окончил аэромеханический факуль-

тет Московского высшего технического училища и ему присвоена квалификация инженера-аэромеханика. В этом же приказе № 45 можно встретить фамилии известных авиационных специалистов. И неважно, что не везде проставлены инициалы — в мире авиации эти имена хорошо известны: Семен Алексеевич Лавочкин, Александр Иванович Макаревский, Иван Павлович Братухин, Макс Аркадьевич Тайц, Лев Самуилович Каменномостский, Владимир Трофимович Байков, Владимир Александрович Аваев, Анатолий Григорьевич Брунов, Николай Николаевич Фадеев, Николай Андреевич Соколов, Владимир Кузьмич Тепляков, Самуил Самуилович Сопман, Александр Исаакович Сильман, Иван Ананьевич Пугачев, всех не назовешь, список немалый. Короче, получился, как говорят в деканатах, «довольно сильный выпуск».

Но все это случилось уже зимой, а летом 1929 года Королев все свободное от работы на заводе время отдает полетам на Ходынском поле и постройке своего планера.

Наконец на Беговой улице нашлось место, где можно было начать строительство. Пожалуй, правильнее будет употреблять именно слово «место», нежели «помещение», поскольку это была коновязь с навесом, земляным полом и тесовыми стенками с трех сторон. Неподалеку находился сарай, куда на ночь запирали собранные части конструкции. Таким был первый «сборочный цех» будущего Главного Конструктора.

Под навесом работа шла до темноты. Сергей как-то очень тонко и незаметно сумел заинтересовать планером сборщиков, которые скоро перестали смотреть на эту работу просто как на приработок, а почувствовали себя «соавторами» молодого конструктора. Рядом с королёвской коновязью строились другие планеры. Иногда на правах старого, еще киевских времен, знакомого заходил Грибовский. (Он уже числился в «метрах», был автором не только нескольких планеров, но даже двух самолетов, один из них, Г-5, был построен в 1928 году в Оренбурге и хорошо летал.)

— Ну что же тут ты строишь, Сережа? — спрашивал Грибовский Королева, внимательно оглядывая его детище.

— Да вот, Владислав Константинович, хочу теперь на своем полетать...

— А успеешь?

С тревогой следил Королев за своими будущими крымскими соперниками: этот совсем готов, того обшивают перкалем, «Гном» Чerановского, толстый, похожий па бомбу, сияет свежей краской, хоть сейчас пускай. Неужели он опоздает?

В Осоавиахиме не поверили, когда Королев и Люшин заявили планер на слет: никто не ожидал, что его построят так быстро.

До отъезда в Крым произошло еще одно важное событие, которым Сергей очень гордился: он совершил свой первый самостоятельный полет на самолете. В конце июля к самостоятельным полетам Кошиц допустил сначала Пинаева, потом Люшина. Королев умирал от зависти, но не показывал виду. Кошиц хотел окончательно отучить Сергея от привычки, унаследованной у планеризма: слишком широкие движения при управлении машиной. Наконец в начале августа пробил час Королева.

Кошиц не предупреждал, но потому, что он снял переговорную трубку и подушку со своего сиденья, Сергей понял, что полетит один. Стал вдруг очень спокоен, нарочито спокоен, только что не зевал.

— Итак, ваше задание: взлет, один круг и посадка, — сказал Кошиц Королеву.

Тот кивнул в ответ.

— Разрешите взлет?

— Разрешаю.

Мотор «аврушки» пошел с первого раза. Это считалось хорошей приметой. Королев взлетел в сторону нынешнего Хорошевского шоссе. Очень аккуратно сделал разворот и сел. Вылезая из самолета, не мог сдержать сияющей улыбки. Кошиц сделал ему поистине царский подарок:

— Еще раз и так же.

Взлет, круг, посадка — шесть минут невыразимого счастья. Он летал весь август и начало сентября. Потом погрузил свой «Коктебель» и вместе с Люшиным и Кошицем уехал в Крым.

В отличие от планерных испытаний 1927 и 1928 годов этот коктебельский слет назывался VI Всесоюзными планерными состязаниями и радовал большей представительностью: на старт заявили 22 планера. Он продолжался с 6 по 23 октября.

В конце октября усталый от многодневных волнений и бессонницы, Сергей решил купить билет до Одессы и хоть денек побродить по любимому городу, а оттуда уже ехать в Москву. Курортники уже оставили Крым, и народу на пароходе «Ленин» было мало. Зеленое море дымилось белыми барашками, а вдалеке, где цветом своим вода сливалась с небом, плыл крымский берег — чреда скал и садов, в не по-осеннему яркой листве которых прятались белые домики.

Сергей сидел на палубе и смотрел на берег. Подступала дрёма, он спускался в каюту, ложился и сразу засыпал. Просыпался от непривычного покоя и тишины и снова сидел на палубе. Ночью последние огни Крыма растаяли за кормой. А утром он написал матери большое письмо, наверное самое большое письмо, которое он написал в своей жизни. Письмо о Коктебеле, о планерах, о себе:

«...В этом году на состязании много новых впечатлений и ощущений, в частности у меня. Сперва прибытие в Феодосию, где мы встретились в четверг, 24 сентября. Потом нескончаемый транспорт наших машин, тянувшихся из Феодосии на Узун-Сырт — место наших полетов. Первые два дня проходят в суете с утра и до полной темноты, в которой наш пыхтящий грузовичок АМО отвозит нас с Узун-Сырта в Коктебель. Наконец, готова первая машина, и летчик Сергеев садится в нее и пристегивается. Слова, команды, и Сергеев на «Гамаюне» отрывается от земли. Все с радостным чувством следят за его полетом, а он выписывает над нами вдоль Узун-Сырта виражи и восьмерки.

«Гамаюн» проходит мимо нас, и наш командир тов. Павлов * кричит вверх, словно его можно услышать: «Хорошо, Сергеев! Точно сокол!» Все радостно возбуждены: полеты начались... Сергеев стремительно и плавно заходит на посадку. Проносится мимо палатки и кладет машину в крутой разворот и вдруг... То ли порыв ветра или еще что-нибудь, но «Гамаюн» взвивается сразу на десяток метров вверх, секунду висит перед нами, распла-

* Это уже не киевский друг Королева Алексей Павлов, а Иван Ульянович Павлов, один из первых советских асов, герой гражданской войны, прошедший путь от рядового до командующего ВВС Московского военного округа.

ставшись крыльями, точно действительно громадный сокол, и затем со страшным грохотом рушится на крыло... Отрывается в воздухе корпус от крыльев. Ломается и складывается, точно детская гармоника. Миг — и на пригорке, над которым только что реяла гордая птица, лишь груда плоских колючих обломков да прах кружится легким столбом...

Все оцепенели, а потом кинулись туда, скорей, скорей! Из обломков поднимается шатающаяся фигура, и среди всех проносится вздох облегчения: «Встал, жив!» Подбегаем. Сергеев действительно жив и даже невредим каким-то чудом. Ходит пошатываясь и машинально разбирает обломки дрожащими руками... Раз так — все в порядке, и старт снова живет своей нормальной трудовой жизнью. У палаток вырастают новые машины. Нас пять человек в шлемах и кожаных пальто, стоящих маленькой обособленной группкой. А кругом все окружают нас словно кольцом. Нас и нашу красную машину, на которой мы должны вылететь первый раз. Эта маленькая тупоносая машина по праву заслужила название самой трудной из всех у нас имеющихся, и мы сейчас должны это испробовать.

Нас пять человек — летная группа уже не один год летающих вместе, но сейчас сомкнувшихся еще плотнее. Каждый год перед первым полетом меня охватывает странное волнение, и хотя я не суеверен, но именно этот полет приобретает какое-то особое значение. Наконец все готово. Застегиваю пальто и, улыбаясь, сажусь. Знакомые лица кругом отвечают улыбками, но во мне холодная пустота и настороженность. Пробую рули, оглядываюсь кругом. Слова команды падают коротко и сразу... Только струя студеного ветра в лицо... Резко кладу на бок машину... Далеко внизу черными точечками виднеется старт и нелепые вскученности гор ходят вперемежку с квадратиками пашен. Хорошо! Изумительно хорошо! У палатки собрана большая красная с синим машина. Кругом копошатся люди, мне самому как-то странно, что именно я ее конструктор, и все, все в ней, до последнего болтика, все мною продумано, взято из ничего — из куска расчерченной белой бумаги. Сергей (Лю-

шин), очевидно, переживает то же. Подходит говорит: «Знаешь, право, легче летать, чем строить!» Я с ним сейчас согласен, но в душе не побороть всех сомнений. Не забыто ли что-нибудь и[ли] сделано неверно, неточно?.. Впрочем, размышлять некогда. Наш хороший приятель садится в машину и шутливо говорит: «Ну, конструктора, волнуйтесь!» Да этого и говорить не нужно, и мы прилагаем все усилия, чтобы сдержаться... А потом нас хором поздравляют, и вечером в штабе я слушаю, как командир (начальник возд. сил МВО) связывает мою роль летчика и инженера в одно целое, по его мнению, чрезвычайно важное сочетание. Впрочем, я с ним согласен. Наутро приказ: я вылетаю на своей машине сам! Все идет прекрасно, даже лучше, чем я ожидал, и, кажется, первый раз в жизни чувствую колоссальное удовлетворение, и мне хочется крикнуть что-то навстречу ветру, обнимающему мое лицо и заставляющему вздрагивать мою красную птицу при порывах...

И как-то не верится, что такой тяжелый кусок металла и дерева может летать. Но достаточно только оторваться от земли, как чувствуешь, что машина словно оживает и летит со свистом, послушная каждому движению руля. Разве не наибольшее удовлетворение и награда самому летать на своей же машине?!! Ради этого можно забыть все, и целую вереницу бессонных ночей, дней, потраченных в упорной работе без отдыха, без передышки... А вечером... Коктебель. Шумный ужин, и, если все (вернее, наша группа) не устали, мы идем на дачу Павловых танцевать и слушать музыку. Эта дача — оазис, где можно отдохнуть за год и набраться сил для будущего. Впрочем, когда наступили лунные ночи, усидеть в комнате очень трудно, даже под музыку. Лучше идти на море и, взобравшись на острые камни, слушать рокот моря. А море шумит бесконечно и сейчас тоже и покачивает слегка наш пароход...

Сейчас жду Одессу с нетерпением. Ведь именно в ней мной прожиты самые золотые годы жизни человека. Кажется, это так называется...

Целую тебя и Гри.
Привет. Сергей».

Если не считать первого полета Сергеева, воистину «первого блина комом», состязания прошли очень удачно. Рекорд высоты 1928 года — 375 метров был передвинут Дмитрием Кошицем и Андреем Юмашевым за («невероятно!») полуторакилометровую отметку! Рекорд дальности полета по прямой — 14 километров также был перекрыт тем же Кошицем более чем вдвое — 34,6 километра.

С полным правом мог гордиться своими достижениями и Сергей Королев. Журнал «Самолет» так оценил «Коктебель»:

> «Конструктора Люшин и Королев при проектировании ставили задачу дать хорошо устойчивую в продольном направлении машину, не утомляющую пилота при длительных полетах. Им это удалось вполне достигнуть».

Испытателем «Коктебеля», тем самым «хорошим приятелем», который, как пишет в письме Королев, посоветовал молодым конструкторам волноваться, был Константин Константинович Арцеулов. В определении «хороший приятель» — явная бравада. Королев фамильярничает и выдает желаемое за действительное. Никогда «приятелем» Королева Арцеулов не был, хотя бы потому, что был на пятнадцать лет старше Сергея Павловича. Королев был еще студентом, начинающим пилотом, Арцеулов — одним из самых знаменитых летчиков и планеристов того времени. Первый свой планер он построил еще в 1907 году и летал тогда, когда Сергей Королев еще не умел ходить. Во время мировой войны он воевал как летчик-истребитель, был начальником летной части и инструктором РККА, сам обучил летному искусству более 300 человек. Работал летчиком-испытателем на одном из крупнейших авиазаводов, увлеченно занимался совсем новым тогда делом — аэрофотосъемкой. Арцеулов прославился еще в 1916 году, когда едва ли не первый в мире испытал самолет, умышленно введя его в «штопор». Короче, Арцеулов был знаменит не меньше, чем, скажем, Нестеров, который первый сделал «мертвую петлю» *. И когда Арце-

* Внук Айвазовского, К. К. Арцеулов сам был живописцем, что и сблизило его с Максимилианом Волошиным. Последнее вре-

улов сам (!) подошел к Люшину и Королеву и сам(!) вызвался испытать их машину в воздухе, это была большая честь для молодых конструкторов.

— Спасибо, Константин Константинович! — сказал тогда Сергей Королев.

— За что? Полета ведь еще не было? — удивился Арцеулов.

— За то, что верите в нас.

И когда после шепотков скептиков «а ну как не взлетит» Арцеулов поднялся на «Коктебеле», а потом доложил руководителям состязаний, что планер хорошо слушается рулей, удачно сбалансирован и годится для парящего полета, — это была лучшая награда Люшину и Королеву.

Но Сергей Королев с полным правом мог гордиться своими достижениями не только как конструктор, но и как планерист. Журнал «Авиация и химия» публикует такую запись из дневника соревнований:

> «15 октября наблюдалось сильное оживление среди рекордсменов. Продолжительность полетов была до 3 часов, а молодой паритель Королев на «Коктебеле» парил 4 часа 19 минут».

Журналу вторит газета «Наука и техника»:

> «Говоря об интересных полетах, нельзя не упомянуть об эффектном полете т. Королева на планере «Коктебель» в течение 4 часов 19 минут. Этот полет сопровождался красивыми виражами».

Однако именно эти «красивые виражи» вызвали у друзей Сергея большую тревогу. Дело в том, что в момент старта «Коктебеля», когда уже до отказа были натянуты резиновые амортизаторы, из земли вырвало штопор, до поры удерживающий планер на месте. Отчасти в этом был повинен молодой планерист и конструктор Олег Антонов, будущий творец прославленных «Антеев». Вот как вспоминает он этот рекордный полет Королева:

мя Константин Константинович много занимался иллюстрированием журналов и книг. Через много лет после коктебельских слетов старый друг Олег Константинович Антонов попросил Арцеулова проиллюстрировать его книжку «На крыльях из дерева и полотна». Так оба они вернулись в свою молодость.

«Не удержав и не успев вовремя отдать конец стартового троса, я послал запутавшийся в нем штопор в полет вместе с планером...

Сергей Павлович летал более четырех часов и не подозревал, что за хвостом болтался такой довесок. Только после посадки, рассматривая большую дыру в оперении, пробитую злополучным штопором, пообещал мне «в следующий раз» оторвать плоскогубцами мои покраспевшие от стыда уши».

Уже вернувшись в Москву, получил Сергей Королев долгожданную (он мечтал о ней не меньше, чем о дипломе!) книжечку цвета морской волны:

«Пилотское удостоверение

Выдано настоящее тов. Королеву С. П. в том, что он удостоен звания пилота-парителя и в соответствии с этим званием имеет право совершить полеты на всех типах планеров».

После полета Гагарина молодые инженеры пришли к Сергею Павловичу на прием, просили помочь им в организации аэроклуба и планерной секции.

— Вы не представляете, какой это замечательный спорт! — вырвалось у одного из них, который ничего не знал об этой книжечке цвета морской волны.

— Ну почему же... — с улыбкой возразил Королев. — Представляю... — и потянулся за красным карандашом, притупившимся за день от многих резолюций...

Шестые состязания, безусловно, были большим событием в жизни Сергея Павловича Королева. За несколько месяцев до окончания МВТУ, стоя на пороге своей инженерной самостоятельности, он получил признание как конструктор и испытал себя как летчик. Наконец он услышал те самые слова участия и одобрения, ту, пусть скупую, похвалу, без которых так трудно жить, трудно даже самому уверенному в себе человеку, даже самому убежденному в своей правоте. Без которых тяжко даже гению.

14

Каждый шаг действительного движения важнее дюжины программ.

Карл Маркс

Конструкторское бюро Поля Ришара размещалось в Столярном переулке на Красной Пресне, на четвертом этаже большого здания, построенного специально для магазина знаменитой фирмы «Мюр и Мерилиз». Потом там был заводик по изготовлению воздушных винтов и лыж. После отстранения Д. П. Григоровича от руководства ОПО-3 во главе этого отдела стал конструктор И. И. Артамонов, но очень скоро ОПО-3 передали Ришару. КБ француза получило официальное название ОПО-4 — 4-й опытный отдел, который именовался также МОС ВАО — морское опытное самолетостроение Всесоюзного авиаобъединения.

Ришар приехал в СССР не один. С ним прибыли десять его конструкторов, каждый из которых, очевидно, предполагал, что очень скоро получит собственное КБ, и уже приготовил свои проекты подчас в виде никак не обоснованных набросков. Создавать для всех французов КБ никто не собирался, и большинство из них вернулось на родину. В Столярном переулке остались Поль Ришар и заведующий группой общих видов Андре Лавиль. Третий француз — Оже, заведующий секцией плазов, сидел на заводе в Филях, который постепенно утратил свою былую независимость и превратился в производственную базу Ришара.

Конструкторское бюро работало по плану, утвержденному Авиатрестом. План был весьма обширным и включал в себя около десятка гидросамолетов различного назначения: двухместный истребитель, торпедоносец, ближний морской разведчик. Но скоро стало ясно, что погоня за многими зайцами чревата полной неудачей в охоте, к тому же всем памятен был недавний печальный опыт Д. П. Григоровича. Постепенно основные силы КБ были сосредоточены на одном самолете — ТОМ-1 — торпедоносце открытого моря.

Таким образом, к концу 1929 года, когда Сергей Королев вернулся из Одессы, проектирование ТОМ-1 было в самом разгаре. В это время там работали такие извест-

ные авиационные специалисты, как И. И. Артамонов, Д. М. Хомский, П. Д. Самсонов, И. В. Остославский, М. П. Могилевский, А. Л. Гиммельфарб, В. Б. Шавров. У Ришара начинали свой путь замечательные советские авиаконструкторы С. А. Лавочкин, Н. И. Камов, Г. М. Бериев, М. И. Гуревич. Столярный переулок объединил и двух друзей: Сергея Люшина и Сергея Королева. Лавочкин тогда занимался прочностью, Люшин — крылом и управлением, Королев — вооружением, компоновал пулеметы, проектировал турели: ТОМ-1 был вооружен тремя пулеметами.

Работа в КБ усложнялась довольно натянутыми отношениями, которые складывались у Ришара с Лавилем. Ришар был небрежен, норовист, высокомерен. За годы работы в СССР он так и не научился говорить порусски и не считал нужным учиться. Андре Лавиль, напротив, был человеком очень приветливым, открытым и инженером весьма талантливым, что обнаружилось в работе довольно скоро. Несмотря на то, что большинство инженеров КБ могло если не свободно говорить, то, во всяком случае, объясниться по-французски (даже между собой перебрасывались французскими фразами), Лавиль выучил русский язык, а ошибки и неправильные ударения в его речи только веселили его русских коллег и вызывали к нему еще большую симпатию. Естественно, что Лавиль оказался фигурой более популярной, чем Ришар, осуждавший своего соотечественника за излишний демократизм.

Законченный в июле 1929 года проект ТОМ-1 не принес славы Ришару. Француз опоздал с этим гидросамолетом. Его торпедоносец был очень похож на морской вариант ТБ-1 Туполева. Но ТБ-1 был уже освоен промышленностью, не говоря о том, что ТОМ был сложнее ТБ технологически. В нем было, например, раза в два больше заклепок, чем в самолете Туполева. Дело ограничилось изготовлением опытного образца ТОМ-1, который затем проходил испытания в Севастополе. Когда стало ясно, что самолет в серию не пойдет, Ришар уехал во Францию. (А Лавиль остался в СССР. Летом 1930 года вместе с Лавочкиным, Каменномостским, Фельснером и Люшиным он ушел из КБ и создал свой маленький, но очень дружный коллектив, получивший название БНК — бюро новых конструкций, просуществовавшее около трех лет. Затем Лавиль работал в НИИ ГВФ,

а в 1935 году оставил авиацию и стал корреспондентом французских газет в Москве. Только в 1939 году он вернулся в Париж.)

Много лет спустя, уже в 60-х годах, один известный советский авиаконструктор, прилетев во Францию на очередной авиационный салон, повстречал на аэродроме Бурже своего бывшего «шефа». Ришар сильно изменился, постарел. Вспоминали Столярный переулок, молодость, старых знакомых. Обычные вздохи: «иных уж нет, а те далече...»

— А Сережа Королев! Как он там? Ты встречаешься с ним? — спросил Ришар. — Тут говорят, что наш Сережа теперь конструктор космических ракет!

После ухода Люшина с Лавилем Королев продолжал некоторое время работать у Ришара. По свидетельству людей, знавших его в те годы, Сергей Павлович ничем особенно не выделялся в конструкторском бюро, не «фонтанировал» идеями, держался тихо, скромно и к работе относился если не формально, то уж наверняка без особенного увлечения. Это легко объяснить, во-первых, общими склонностями Сергея Павловича как инженера, во-вторых, частными заботами его в ту пору. Королев всегда, во всех своих работах тяготел к инженерным обобщениям, к техническому синтезу. Его всегда привлекают лишь конструкции, если можно так сказать, предельные: планер, самолет, ракета. Но не крыло планера, не рули самолета, не сопло ракеты. Буквально через два года он поймет, что воплощение всех его замыслов тормозится отсутствием надежного ракетного двигателя, но, и утверждая это, он сам не будет заниматься двигателем, поскольку двигатель лишь часть целого. Заниматься стрелковой установкой в выдвижной башне перед задней турелью в самолете ТОМ-1 увлеченно он не мог, потому что в то же самое время он сам строит две самостоятельные машины: планер СК-3 и авиетку СК-4.

— Сразу после возвращения из Коктебеля в Москву осенью 1929 года Сергей предложил мне делать новый планер для высшего пилотажа, — вспоминает С. Н. Люшин. — Было много причин, мешавших мне взяться за эту работу, и он сам начал проектировать то, что потом превратилось в СК-3 — «Красную звезду» *.

* Планер был назван в честь газеты «Красная звезда».

Спроектировать и построить задуманный планер за год (разумеется, он должен был появиться осенью 1930 года в Коктебеле) одному человеку, даже обладающему работоспособностью Королева, было не под силу, и Сергей понимает это. Он ищет помощников. Первым из них становится отчим.

После переезда из Киева в Москву отношения между Сергеем и Григорием Михайловичем становятся все более дружескими. Прошла его мальчишеская ершистость, когда каждый совет или замечание казались почти оскорблением. Мальчик превратился в мужчину, узнал людей, воспитал в себе ту терпимость без самоунижения, которая необходима в коллективной работе. С другой стороны, улеглись и тревоги Баланина за будущее Сергея. Теперь он убедился, что Хлебная гавань с ее гидросамолетами и наивные проекты в особняке Анатры были не капризом, не мальчишеским увлечением, а действительно призванием. Наконец, мягкая ласковость и такт Марии Николаевны, горячо любившей своего второго мужа и сына, тоже способствовали потеплению в их отношениях. Ледок не растопился еще окончательно, но таял.

Многие вечера проводят Сергей и отчим с логарифмическими линейками в руках, обсчитывая новый планер. Пальцы работают так быстро, что движок линейки действительно теплый. Переговариваются мало: все ясно и без слов. Но если уж начинают говорить, то это надолго, и тогда лихорадочно листаются справочники, наперебой выдавливают ногти энергичные отметки под формулами, и ломаются в торопливых доказательствах острые карандаши.

Что же задумал Сергей Королев? «Коктебель», который строили они с Люшиным, был просто паритель. Его конструкция — бесспорно оригинальная — все-таки лежала в рамках привычного и общепринятого. Задачи, которые поставил перед собой Королев на этот раз, были существенно сложнее. Вот как он сам говорит о них:

> «Назначение — одноместный летательный аппарат, позволяющий производить на нем фигуры высшего пилотажа. В частности, из их числа наибольший интерес представляло выполнение мертвой петли.
>
> Постройка такой машины имела своей целью

практически доказать возможность производства фигур высшего пилотажа на планере вообще. Единственный опыт в этом направлении был проделан в Америке, но летчик Хозе, сделавший 4 петли, воспользовался для набора высоты помощью самолета, буксировавшего его планер. Таким образом, для планера-парителя, самостоятельно набиравшего высоту, подобная задача ставилась впервые...»

Следом идет чрезвычайно интересное и характерное для Королева научно-техническое обоснование создания именно такого, а никакого другого планера:

«Далее планер для фигурных полетов, обладая большим запасом прочности «на все случаи жизни», дает возможность практически замерить те перегрузки, которые возникают в полете, и проделать все те наблюдения, которые на планере обычного типа невозможны».

То есть речь идет не только о новой летательной машине, но о новом *инструменте* для исследований. Ход мысли абсолютно логичен: не просто сенсационные фигуры высшего пилотажа и невиданные «мертвые петли» должна была принести на своих крыльях «Красная звезда», но, что важнее, представить сведения, которые позволили бы сделать следующий, еще более дерзкий шаг. При всем своем молодом честолюбии Королев заранее отказывается от сенсаций ради проверки своих инженерных идей. Однако это честолюбие заставляет его тут же отвести возможные упреки о конструкторской компиляции. Он скромен, но он заранее оговаривает:

«...подобный планер, обладая наряду с большой прочностью летными качествами, позволяющими ему парить, хотя бы и при довольно сильном ветре, и отнюдь не претендуя на какие-либо особорекордные качества, представляет все же нечто новое как конструкция».

На Ходынском поле Королев встретил Петра Флерова:

— Делаю планер для высшего пилотажа. Помогай.

— Это невозможно, — возразил Петр. — Паритель

должен быть легким, а высший пилотаж с его перегрузками требует повышенной прочности, а значит, веса.

— Возможно. Мы с Гри подсчитали. Оказалось возможно. Так как, придешь?

— А что делать?

— Выбирай: крыло или управление.

Крыло — это скучно. В управлении Флеров ничего не понимал.

— Ладно, — сказал он. — Сделаю тебе управление...

Нельзя было отказывать. Когда Флеров с Игорем Розановым делали проект своего легкого самолета, кто первый пришел помогать? Королев. А потом Флерову просто нравилось работать с Сергеем. Это была быстрая, ясная и веселая работа. Правда, при незнакомых людях Королев иногда «выпендривался», строил «начальника». Этого Петр не любил...

— Когда приходить?

— Сегодня, конечно...

Кроме верного друга Флерова, Королев привлек к работе над своим планером еще многих людей. Дома у него каждый вечер работало два-три человека. Чаще других приходили инженер авиазавода Николай Юрьев, Павел Ивенсен из комитета легкомоторной авиации, Евгений Матысик — молодой планерист, с которым познакомил его в Крыму Грибовский, Павел Семенов — он помогал, когда чертили «Коктебель». Некоторые помощники приходили в его домашнее КБ довольно регулярно, другие появлялись и исчезали, он не обижался на них: главное, чтобы работа шла. Но все эти помощники появились только после того, как Осоавиахим утвердил аэродинамические и весовые расчеты планера. Только после этого получил Королев деньги на составление рабочих чертежей и строительство. Народ в Осоавиахиме сидел дошлый, придирчивый.

— Вы говорите, высший пилотаж? А выдержит ли ваш планер установившееся пикирование?

Королев ждал этого вопроса. Момент на крыло получался действительно очень большой, но справиться с ним можно было.

— Вот, пожалуйста, — он предъявил расчеты.

Когда опять зашел разговор о том, где и кому строить, Королев по старой памяти сразу пошел на Беговую. Скоро под навесом коновязи уже кипела работа. Здесь размещались теперь два верстака — слесарный и

столярный и ручной сверлильный станок. Все шло хорошо, пока мастер Мурашов, столяр экстра-класса, не напился пьяным. Королев рассвирепел и выгнал Мурашова.

— Справимся без него, — сказал он Матысику.

Без Мурашова было трудно, но справились.

Невольно подражая в мелочах своему авиационному наставнику Дмитрию Кошицу, Сергей купил мотоцикл и вступил в общество «Автодор». Черно-зеленый «дерад» с коляской (у Кошица, правда, был «харлей») здорово выручал своего хозяина в то лето. На мотоцикле Королев ездил на работу, оттуда в мастерские, на склады, грузил в коляску части металлических конструкций, фанеру, различные детали и материалы. Достать именно то, что требовалось, не всегда удавалось. Королев писал:

> «Чрезвычайно малый срок (47 дней) и далеко не блестящие условия, в которых происходила постройка, уже заранее предопределяли те границы, за которые конструктор мог выйти в своих замыслах. Понятно, что подобные объективные причины далеко не способствовали совершенствованию конструкции. Произвести статистические испытания по намеченному плану не удалось. Были разорваны только узлы крепления консолей к центроплану».

С Беговой, где строился СК-3, Королев мчался на Ходынское поле: занятия в школе летчиков продолжались.

Школа теперь уже стала похожа на школу. На подмогу несчастной «аврушке» пришли несколько «анрио» — французских учебных бипланов. Королев летал теперь самостоятельно, без инструктора. Задания становились все более сложными. Однажды Сергею нужно было слетать «на высоту»: произвести подъем до 3 тысяч метров. Королев полетел. Он не знал цены шкалы на ленте барографа и вместо 3 километров забрался на 5,4 километра. Он и дальше бы полез, но отказал мотор. Самолетик начал планировать. Королёв понял, что посадить машину в Москве будет трудно, и потянул к окраинам, высматривая площадку. Летний вечер был тих, и все шло гладко, как в Коктебеле. Королев успокоился. «А что же все-таки с мотором?» Он пошевелил какую-то проволочку, идущую от контакта, и... мотор вдруг заработал!

Школу летчиков Сергей Павлович окончил летом 1930 года и получил свидетельство пилота, которым очень гордился всю жизнь.

Когда «Красная звезда» была готова, планер принимал технический комитет. Главным экзаменатором ее стал Сергей Владимирович Ильюшин, конструкторский авторитет которого уже в те годы был очень высок. Ильюшин был хмур, строг и держался очень официально. Чертежи не листал. Со всех сторон оглядел планер, попробовал рули и велел переделать один ролик. Ролик заменили за день, и Ильюшин дал «добро».

Королеву не терпелось испытать планер в воздухе. Однажды в выходной день Сергей с Петром Флеровым и монтажниками привезли СК-3 на станцию Планерная, где теперь тренировались многие планеристы. Был теплый, ясный, абсолютно безветренный августовский день. Несмотря на многочисленные попытки, взлететь «Красная звезда» не смогла. Королев был раздосадован, но виду не подавал.

— Ветра нет, — сказал он Петру. — На ветре взлечу. В Крыму. Разбирайте.

Одновременно с планером Королев строит самолет. К моменту защиты дипломного проекта его авиетка существовала только на бумаге. Но Королев не формально относился к этой работе. Маленький самолетик уже не нужен был ему для диплома, он нужен был для себя. Королев поставил перед собой задачу сделать маленький самолет «дальнего действия». Он планировал перелеты, при которых СК-4 мог бы находиться в воздухе до 12 часов. Авиетку кончали строить тоже на Беговой, неподалеку от коновязи, в старой церкви. Сергей на своем «дерадо» носился по всей Москве, доставал детали и материалы. Успех работы конструктора во многом зависел еще и от его способности снабженца, умения сочетать «легальные» и «полулегальные» методы в своих поисках. Официальной организацией, на помощь которой можно было рассчитывать, был комитет легкомоторной авиации при ЦС Осоавиахима. Секретарем комитета избрали Павла Ивенсена, своего парня, планериста, которого Сергей знал по Коктебелю и работе над чертежами «Красной звезды», но особенно помочь Ивенсен не мог: все что-то строили, всем что-то надо было: Яковлев строил биплан, Рафаэлянц — моноплан, Скржинский с Камовым автожир, и все требовали помощи. Особен-

но много времени ушло у Королева на поиски мотора. Нужен был мотор в 100 лошадиных сил. Обыскал все авиационные углы и закоулки, но, увы, не нашел. Пришлось довольствоваться 60-сильным «вальтером».

— Ставьте пока этот, — сказал он механикам, приглашенным из Филей, — а там посмотрим. Достану посильнее — поменяем...

И вот в это время, когда завершалось строительство планера, а в церкви кипела работа над СК-4, Королев вдруг исчез. Никого не предупредив, он в один прекрасный день купил билет, сел в поезд и уехал в Донбасс. Уехал к Ляле.

Ляля Винцентини окончила Харьковский медицинский институт весной 1930 года. За годы, прошедшие с момента их объяснения на Торговой лестнице, Ляля несколько раз приезжала в Москву и одна, и с братом Юрием. В 1926 году Сергей ездил в Харьков на майские праздники, на следующий год был с семьей Винцентини в Крыму, часто звонил из Москвы по телефону. Все Лялины подружки по Харьковскому медицинскому знали, что у нее в Москве «есть Сергей», знаменитый планерист, летчик и инженер. Королев чувствовал, что былые его соперники Жорж и Жорка сражены, но выходить замуж Ляля не торопилась, и это его бесило. Снедаемый беспричинной ревностью, он помчался снова выяснять отношения.

Ляля мечтала быть хирургом, но в Алчевске, куда приехала она после распределения, решили по-другому: она стала «жилищно-коммунальным врачом», потом заведующей районной санитарной станцией, потом заместителем инспектора здравоохранения района — хирургией даже не пахло.

Сергей нашел Лялю в итээровском общежитии при металлургическом заводе, где жила она с подругой Верой Калугиной. Он жил в Алчевске несколько дней. Ляля пропадала на работе, от усталости валилась с ног: в области свирепствовали дизентерия и брюшной тиф. Однажды она сказала ему:

— Хочешь спуститься со мной в шахту?

Сергей, разумеется, тут же согласился. Вниз полетели с ветерком, на грузовой клети, потом долго шли почти в абсолютной темноте. За шиворот капала холодная вода. Где-то далеко впереди что-то громко металлически

лязгало. Ляля показывала ему свои подземные медицинские пункты. Сергею в шахте не понравилось.

— Наверху лучше, — сказал он.

Вечером Верочка Калугина догадалась наконец уйти к подруге, и состоялось желанное объяснение. Ляля сказала, что согласна стать его женой.

Перед поездкой в Коктебель Сергею очень хотелось хоть один раз подлетнуть на своей авиетке, и он торопил механиков. «Красную звезду» уже отправили в Крым, когда на аэродром привезли новенький СК-4, серый, с красной полосой вдоль фюзеляжа. Дрелью с фетровой насадкой на капоты для красоты навели «мороз». Загляденье, а не машина! Флеров выпускал, был за главного механика. На переднее сиденье сел Королев, весь в скрипучей коже, очки на лбу. Он был немногословен, очень собран и держался так, будто лететь ему надо не один круг над аэродромом, а в Америку. Позади сидел Дмитрий Кошиц. Собственно, он должен был пилотировать авиетку, но допустить, чтобы первый полет его первого самолета происходил без него, Королев не мог.

На краю поля стартеры замахали белым флагом.

— Наверное, это нам машут, — сказал Кошиц. — Полетели...

Авиетка бежала по полю очень долго, как перегруженный бомбовоз, и Петр Флеров уже подумал, что она и вовсе не взлетит. На слух мотор явно недодавал обороты. Очевидно, был тяжел винт. Наконец взлетели. Сделали круг, второй и пошли на посадку. Пожалуй, выравнивать начали слишком высоко и немного плюхнулись. Была погнута ось колес. Ну да это пустяки. Главное, машина летела! Сергей ликовал:

— Отлично летает! Винт надо поставить поменьше. В общем ремонтируй, летай, а мы поедем в Крым. Пора! — сказал он Флерову.

Полет маленького самолетика не остался незамеченным. Газета «Красная звезда» писала о СК-4:

> «Самолет уже совершил первые опытные полеты под управлением летчика Кошица и самого конструктора... Самолет показал весьма хорошие летные качества».

Уже после отъезда Королева СК-4 отремонтировали. Осенью на нем совершил несколько полетов летчик Игорь Александрович Ситников.

Та легкость, с какой Королев выкраивал часы и дни, необходимые для поездки в Донбасс, для постройки авиетки и планера, объяснялась, помимо собственных его талантов, причинами объективными: опытное авиастроение переживало период новой реорганизации. А как известно, всякий раз, когда принимаются крутые меры для интенсификации работы, работа на некоторое время совсем сворачивается, и ничто так не поощряет безделье, как реорганизации.

Пестрота политических симпатий инженеров старой школы, соединенная с реальными неудачами в конструкторских разработках, создавала почву для того, чтобы недобрые семена подозрительности и мнимой бдительности дали свои печальные всходы: в 1929 году следом за Д. П. Григоровичем был арестован руководитель другого крупнейшего конструкторского бюро, Н. Н. Поликарпов. Однако арест Григоровича и Поликарпова ставил под угрозу выполнение пятилетнего плана опытного самолетостроения, принятого 22 июня 1928 года. Поэтому в декабре 1929 года было организовано закрытое конструкторское бюро.

В пятилетнем плане было записано задание КБ Туполева па конструирование нового одноместного истребителя. Аналогичное задание получил Н. Н. Поликарпов. Туполев отнесся к этому заданию без особого энтузиазма, поскольку оно лежало вне сферы его интересов: он был увлечен большими цельнометаллическими конструкциями. Задание передали в закрытое КБ. В конкурсе на общий вид Поликарпов «победил» Григоровича, в конце марта 1930 года был уже утвержден макет нового самолета, а через месяц — срок невиданный! — летчик-испытатель Бенедикт Леонтьевич Бухгольц уже поднял в воздух первую машину И-5. Всего было построено три самолета с двигателями разных марок. Конструкция истребителя И-5 оказалась очень удачной. Он пошел в серийное производство и около девяти лет состоял на вооружении Красной Армии.

Первый успех и невиданно короткие сроки, которые потребовались для его достижения, привели к мысли сконцентрировать доселе разрозненные инженерные си-

лы в новом мощном конструкторском бюро, способном не только конкурировать с Туполевым, но и послужить упреком академизму ЦАГИ, где сроки изготовления новых самолетов измерялись подчас годами.

План начал осуществляться весной 1930 года, когда на базе завода «Авиаработник» было организовано ЦКБ — центральное конструкторское бюро имени В. Р. Менжинского, куда передали и конструкторов КБ Поликарпова и Григоровича. Поликарпов возглавлял работы по общему виду и фюзеляжу, Косткин — по крыльям, Седельников — по шасси, Недашкевич — по вооружению, Гончаров отвечал за аэродинамические расчеты. Каждый из них управлял десятками людей. ЦКБ росло, как на дрожжах. К концу 1930 года там работает уже 300 человек, еще через год — 500. В основном это были инженеры, пришедшие из КБ Поликарпова и Ришара. Руководил работами ЦКБ начальник технического отдела ОГПУ Анатолий Георгиевич Горьянов, директором завода был чекист Николай Евгеньевич Пауфлер. Главного конструктора не было. Д. П. Григорович, который в общем выполнял его функции, значился «консультантом», а решающей технической инстанцией был техсовет ЦКБ.

Этот переход большой группы специалистов от Ришара (у француза осталось совсем немного конструкторов, которые доводили ТОМ) в ЦКБ как раз и происходил летом 1930 года, когда Сергей Королев гонял по Москве на своем «дераде». Пока все устанавливалось и утрясалось, и размещалось и налаживалось, он строил свои планер и авиетку. Но к моменту отъезда в Коктебель все уже наладилось. Королев работал в моторной группе. Григорович предложил схему и общий вид нового тяжелого бомбардировщика, и все ЦКБ подключалось постепенно к главной работе: ТБ-5.

Из Феодосии они ехали на «харлее», который Кошиц привез с собой в Крым. Сергей за рулем. Обгоняли мажары с планерами: слет обещал быть большим, заявки в Осоавиахим прислали 18 организаций. Сергей увидел Коктебель, заколотилось сердце. Как теперь любил он это место! Насколько красивее оно слащавой Алупки!

Здравствуй, Узун-Сырт!

Вроде бы ничего не изменилось здесь за прошедший год. Так же колышутся под ветром стенки палаток-ангаров, те же худые лошаденки влекут в гору планеры, так же прохладен розовый мускат в погребке грека Синопли, так же широко улыбается его жена, у которой они столовались, и так же надменен ее повар, который готовил когда-то на царской яхте «Штандарт» и на все кулинарные замечания в свой адрес неизменно отвечал: «Его императорское величество не жаловались». Да, все как год назад. Но все теперь другое — и люди, и гора, и море. Все теперь по-другому, потому что у него есть его собственный, уже без соавтора, планер, его паритель, его СК-3. Потому что он увидит его полет здесь, на этой горе, и сам полетит на нем, обязательно полетит!

Представление техкомиссии — сущая формальность. Разве не видно, как он ладно строен! Самый стройный планер, вишневый красавец. Ну какие можно сравнить с ним? Нет, если быть объективным, хорош «Стандарт» Олега Антонова. Ильюшин считал его лучшим планером слета. Антонов — талантливый конструктор. И парень хороший. Они познакомились в прошлом году, когда Сергей летал со штопором на хвосте *. Да, конечно, «Скиф», который привезли Тихонравов, Вахмистров и Дубровин, или «Гриф» Жемчужина, Томашевича и Сорочинского — это классические парители, и, слов нет, машины отличные, но попробуй-ка сделай на них высший пилотаж. Тут же крылья отвалятся... Даже их с Люшиным «Коктебель» с новым оперением и килем для лучшего закрепления рулей, даже старик «Коктебель» не способен на это... Недаром «Вестник воздушного флота» еще до открытия слета писал:

> «В качестве интересной новинки можно отметить планер конструкции т. Королева, рассчитанный специально на производство фигур высшего пилотажа».

* Через сорок лет Олег Константинович Антонов в своей книге «Десять раз сначала» вспоминает эту встречу: «Что это у вас? Плоскогубцы? Киньте их мне в голову! Они мне нужны!» — так я познакомился с конструктором Сергеем Павловичем Королевым, человеком железной воли и неиссякаемого юмора».

О высшем пилотаже договорились они со Степанчонком загодя, еще в Москве. Особенно уговаривать Василия не пришлось: ему самому очень хотелось попробовать сделать на планере «мертвую петлю». В прошлом году в Каче он уже делал нечто подобное: на «аврушке» шел в «мертвую петлю» с выключенным мотором. Правда, «аврушка» — это вам не планер. Его можно разогнать километров под 160 в час, он не развалится. Степанчонок верил в Королева и его «Красную звезду». Кроме того, Н. Е. Жуковский, а за ним В. Н. Пышнов теоретически доказали, что «мертвую петлю» на планере сделать можно. И Василий Степанчонок еще в Москве твердо решил попробовать.

Уступая Сергею, первые полеты на СК-3 Василий отдал автору проекта. Королев летал на «Красной звезде» четыре раза, но всякий раз недолго: планер парил все-таки хуже, чем Сергей ожидал. Выяснилось, что требуется небольшая переделка компенсатора руля направления. Только доделали руль, стала портиться погода. Низкие тучи окутали Узун-Сырт, с моря задул сильный холодный ветер, срывался дождь. У Сергея было поганое настроение, и чувствовал он себя неважно: раскалывалась от боли голова, знобило. Он понял, что заболéвает.

— Съезди в Феодосию, — посоветовал Степанчонок, — пусть порошки какие-нибудь выпишут...

— А вдруг распогодится...

— Нет, я Крым знаю, это на несколько дней...

Сергей поехал в Феодосию и не вернулся. Его положили в больницу. Это была не простуда. Это был брюшной тиф. Эпидемия, о которой рассказывала ему в Алчевске Ляля, поймала его в Крыму в самое неподходящее время. Впрочем, разве бывают своевременные эпидемии?..

Но полет, которого с таким нетерпением ждал Сергей Королев, все-таки состоялся. Вот как описывает его сам герой дня — Василий Андреевич Степанчонок:

> «С утра уже ясно было, что день обещает быть ветреным... На такой ветер на южном склоне выпускать учеников для сдачи экзамена на звание пилота-парителя было бы рискованно. Через полчаса он достиг уже 13—14 м/сек. Извлеченная с северного склона «Красная звезда» стояла па стар-

те и осматривалась в последний раз перед полетом... Взлетаю осторожно, на большой скорости... Вот и конец горы. Плавный разворот, и планер возвращается к месту старта. Высота около 200 м над склоном. Видно, как внизу кучкой стоят и смотрят, расположившись около полотнища, планеристы... Ставлю планер в направлении на долину и увеличиваю угол планирования. Ветер сильнее хлестнул в лицо... Теперь спокойно, последнее движение рулем глубины, и я вижу, как земля ринулась на меня, а деревушка Бараколь стала быстро расти на глазах... «Сколько я потерял высоты?» — мелькнула мысль. Земля кажется так близка. Плавно, медленно ослабляю давление на ручку, и планер, приподнимая нос, уже бороздит небо... Вот планер уже стоит вертикально... Не торопясь ускоряю движение ручки... Переваливаюсь на спину... Зависну или нет? Но нет, скорость еще есть, ремни на плечах не натянулись. Ручка дотянута п... тишина... Ни звука... Спокойно, как в штиль...

Мелькнул южный склон Узун-Сырта, еще несколько мгновений, и... планер спокойно продолжает нормальный полет... Опять иду вдоль склона, опять набираю высоту перед стартом, там, где застыла устремленная вверх группа планеристов, — сигнал — внимание... Даю знать о второй петле... А в голове мысль: «А ведь Сережа и не подозревает». Конструктор машины в это время, измученный и ослабевший от брюшного тифа, оторванный от своего планера и слета, бессильный, лежал на кровати феодосийской больницы.

После третьей петли я увидел, что внизу на старте суматоха... Кто-то торопливо нес кусок фанеры к полотнищу. «Выкладывают требование на посадку», — мелькнула мысль... «Бедный Андрей Митрофанович» *, поди, переволновался изрядно... Сажусь около места взлета в нескольких десятках шагов. Со всех ног несется уважаемый Константин Константинович **. А вот и Бурче с расплывшейся по лицу улыбкой... За ним остальные».

* А. М. Розанов, начальник штаба VII Всесоюзного слета планеристов.

** К. К. Арцеулов.

Мечты конструктора и пилота осуществились. Петли Степанчонка стали сенсацией седьмого слета. Сергей Владимирович Ильюшин подчеркивал научно-прикладное значение конструкции С. П. Королева:

> «К большому достижению этого года нужно отнести мертвые петли, совершенные летчиком Степанчонком В. А. на планере СК-3, что является чрезвычайно важным с точки зрения внедрения в обучение полету на планере высшего пилотажа, а также оборудования планеров приборами, определения качества планера и снятия поляры планера».

«Вестник воздушного флота» тоже писал о возможностях «сделать первый шаг к изысканию типа учебного планера для высшего пилотажа и получить машину, обладающую таким запасом прочности, чтобы можно было на практике проверить критические значения перегрузок...».

Короче, «Красная звезда» прославила своего молодого конструктора. Конечно, славу эту Королев справедливо делил с пилотом. Недаром Сергей называл полет Степанчонка «исключительным по смелости и красоте».

Василий Степанчонок действительно был одним из самых одаренных летчиков и планеристов. Вся его дальнейшая работа в авиации подтвердила те высокие оценки, которые получил он в ту осень в Коктебеле. В своих воспоминаниях известный летчик-испытатель П. М. Стефановский, знавший Степанчонка долгие годы, указывает на его качества, которые помогли ему стать впоследствии отличным летчиком-испытателем: «Безукоризненная техника пилотирования самолетов и планеров, неуемный летный азарт и огромная любовь к авиации...»

Василий Андреевич погиб в 1943 году при испытаниях одного из вариантов злосчастного самолета, до этого отнявшего жизнь у Валерия Чкалова и Томаса Сузи.

Степанчонок делал «петли», а конструктор лежал в больнице, и конструктору было очень плохо. Холодный ветер свистел в щелях окна, рядом тихо стонал в беспамятстве умирающий грузин. Сергей вдруг почувствовал себя бесконечно одиноким и всеми забытым. Он продиктовал сестричке телеграмму Петру Флерову: «Заболел

брюшным тифом Феодосии тчк Все твоем усмотрении тчк Сергей».

Петр с телеграммой в руках побежал на Александровскую. Через два дня Мария Николаевна приехала в Феодосию. Сергей старался бодриться, но у него это не очень получалось. Мария Николаевна боялась, что он простудится в палате, и упросила врачей выписать сына из больницы. Несколько дней пролежал он в номере «Астории» — типично курортной гостиницы, созданной для супружеских измен. После тифа у него началось осложнение — воспаление среднего уха. Требовалась операция, но местный врач признался, что боится ее делать. Они поехали в Москву. Болело уже не ухо — вся голова: болью набух череп, и хотелось только одного — прислониться лбом к холодному стеклу и заснуть.

Когда Сергея привезли во 2-ю университетскую клинику, он был совсем плох, мелко дрожал в ознобе. Его положили у печки. Старый приятель по МВТУ Игорь Розанов, которому Королев помогал строить планер, попросил своего отца, известного врача, профессора Владимира Николаевича Розанова помочь Сергею. Тот позвонил профессору Свержевскому. На следующий день Свержевский сделал Королеву операцию. Трепанация черепа — штука довольно неприятная. В больнице он пролежал долго. Иногда заходили Петр Флеров, Игорь Розанов. Сергей расспрашивал об авиетке, о делах в конструкторском бюро: Петр теперь тоже работал в ЦКБ, в бригаде шасси. Сергей кивал забинтованной головой, а выслушав все новости, начинал «давать указания»:

— Петр, надо проверить расходный бачок на СК-4, посмотреть, не засасывает ли он воздух из больших баков. И еще лыжи от «анрио» где-то надо достать. Я отсюда надумал выбираться, а без лыж летать не сможем...

Но лыжи, которые Петр Флеров, конечно, достал, не потребовались. Сергей, хоть и выписался из больницы, чувствовал себя очень плохо. Сидел дома, много читал. В Колонном зале открылся IX съезд ВЛКСМ. 25 января съезд принял шефство над военно-воздушными силами РККА. Это здорово! На съезде выступал нарком Ворошилов, подчеркивал значение авиации, цитировал немецкого генерала Людендорфа. Людендорф говорил: «В моих статьях я наметил начало новой войны на 1 мая 1932 года... Этот день будет назначен за несколько недель до урожая... Для народов, которые будут уничто-

жены, совершенно безразлично, начнется ли война в 1931, 1932 или 1933 году».

Он вспомнил эти слова летом 1941-го, «за несколько недель до урожая», когда тесная и темная теплушка катила его в Омск...

Королева временно перевели на инвалидность: такой долгий бюллетень не оплачивался. Денег не было. Продал Петру свой «деpaд». И Петру не повезло: сломал руку, тоже сидел дома. Во всей его жизни не было такой тоскливой зимы. Труднее — были, а такой тоскливой и бездельной не было.

Вернулся он в ЦКБ в начале весны, когда близились к завершению работы над ТБ-5. График работ был предельно напряжен, сидели ночами. В ЦКБ этот бомбардировщик называли «козырным»: на эту карту был поставлен престиж всего коллектива. Григорович понимал, что успех в новой работе поможет ему и его товарищам вернуть свое доброе имя, честь инженеров и патриотов. Не отрываясь, часами просиживал Дмитрий Павлович над чертежами, навалясь на стол своим огромным, атлетически сложенным телом. Он обладал удивительным, сверхъестественным нюхом на ошибки в чертежах, словно магнит притягивал к ним его красный карандаш. Григорович редко сидел в своем кабинете, чаще подсаживался к кому-нибудь из конструкторов. Работали в одном большом — на весь этаж зале, все вместе: и мотористы, и шассисты, и вооруженцы,— и Королев часто мог наблюдать главного (если не формально, то фактически) конструктора в деле. Григорович был очень строг и требователен, но видно было, что сам он больше других болеет за дело, и это не давало людям морального права на обиды и упреки.

Первый полет ТБ-5 состоялся в мае 1931 года. Пилотировал бомбардировщик Бухгольц — он был шеф-пилотом ЦКБ. На аэродром приехали нарком К. Е. Ворошилов и много других высоких начальников.

— Считаю самолет шедевром мировой авиации, — сказал Бухгольц, когда Ворошилов спросил его о бомбардировщике. Он, не мигая, смотрел в глаза наркома.

Бенедикт Леонтьевич, конечно, правильно сделал, что так сказал, но шедевром ТБ-5 не был. Очень скоро стало ясно: как раз то, что Григорович считал преимуществом

своей машины — отказ от цельнометаллической конструкции, — было ее недостатком. Уже летавший ТБ-5 уступал по своим расчетным данным еще строящемуся ТБ-3 А. Н. Туполева. И когда в конце 1931 года ТБ-3 полетел, стало ясно, что в серию пойдет он. Но все равно Бухгольц правильно сделал, что назвал ТБ-5 шедевром. Весной был положен конец беззаконию — конструкторы получили свободу.

Помимо больших испытаний ТБ-5, широко обсуждавшихся в ЦКБ, в то же самое время проходили маленькие испытания СК-4, о которых знали немногие.

В марте Сергей Королев собрал механиков для ремонта и подготовки своего самолета к полетам. «Переобули» снова с лыж на колеса, подкрасили, подмазали, отрегулировали двигатель. И в общем все вроде бы было хорошо, а летать самолетик не хотел: не тут, так там вылезали какие-то неполадки, пробивались какие-то проводнички, что-то подтекало, вдруг выявлялся люфт, и так без конца. Много позднее Сергей Павлович понял, что торопливо сделанный СК-4 был классическим примером «недоведенной» конструкции, наверное, единственной конструкцией Королева, на доводку которой у него не хватило терпения.

И все-таки Дмитрий Александрович Кошиц несколько раз летал на авиетке. «Вечерняя Москва» даже поместила заметку по этому поводу:

> «В конце прошлого года известным инженером С. П. Королевым, автором планера «Красная звезда», на котором в прошлом году в Крыму тов. Степанчонок впервые сделал мертвые петли, сконструирован новый тип легкого двухместного самолета СК-4. Летчик тов. Кошиц уже совершил на нем несколько опытно-испытательных полетов, которые показали хорошие качества новой машины».

И вот, несмотря на «хорошие качества», во время одного такого полета мотор СК-4 отказал рядом с аэродромом. Высота была такая маленькая, что отвернуть на поле Кошиц никак не смог. Авиетка плюхнулась на крышу ангара.

Неизвестный фотограф запечатлел грустную картину:

разбитый самолетик, два грустных активиста-осоавиахимовца, смущенный Кошиц с ссадиной на скуле и рядом — Королев, в белой рубашечке, в галстуке, в ладном светлом плаще. И вроде бы даже улыбается...

Вот так он улыбался, наверное, когда сочинил озорную частушку:

У разбитого корыта
Собралася вся семья.
Морда Кошица разбита,
Улыбается моя.

Да чего тут улыбаться, жалко, конечно, было самолетик. Но что же теперь делать... Много новых планов было у него в голове. И в разговоре с друзьями все чаще проскальзывало: «ракета...», «ракетный двигатель...» Не новость, конечно. О ракетах кто же не слыхал, и о двигателях тоже где-то что-то писали. Да, все знали. И невозможно понять, почему именно этот 24-летний планерист, молодой конструктор авиационного конструкторского бюро, вдруг, словно путник в ночи, пошел на свет этой ракеты. И невозможно объяснить, как увидел он в темной дали времен ее великое будущее и сразу поверил в него, как уловил тот чуть слышный шепот, которым позвала его судьба.

15

Бывают в жизни моменты, которые являются как бы пограничной чертой для истекшего периода времени, но которые вместе с тем с определенностью указывают на новое направление жизни.

Карл Маркс

Обозреватель ТАСС А. П. Романов после беседы с С. П. Королевым в ноябре 1963 года записал со слов Сергея Павловича:

«Одно из ярчайших воспоминаний в моей жизни — встреча с Константином Эдуардовичем Циолковским. Шел мне тогда двадцать четвертый год. Было это в 1929 году. Приехали мы в Калугу ут-

ром. В деревянном доме, где в ту пору жил ученый, мы и увиделись с ним. Встретил нас высокого роста старик в темном костюме. Во время беседы он прикладывал к уху рупор из жести, но просил говорить не громко. Запомнились удивительно ясные глаза. Его лицо было изрезано крупными морщинами. Говорил он энергично, напористо.

Беседа была не длинной, но обстоятельной, минут за тридцать он изложил нам существо своих взглядов. Не ручаюсь за точность сказанного, но запомнилась одна фраза. Когда я с присущей молодости горячностью заявил, что отныне моя цель — пробиться к звездам, Циолковский улыбнулся. «Это очень трудное дело, молодой человек, поверьте мне, старику. Оно потребует знаний, настойчивости, воли и многих лет, может, целой жизни. Начните с того, что перечитайте все мои работы, которые вам необходимо знать на первых порах, прочитайте с карандашом в руках. Всегда готов помочь вам».

Константин Эдуардович потряс тогда нас своей верой в возможность космоплавания. Я ушел от него с одной мыслью — строить ракеты и летать на них».

Однако в своей книге «Конструктор космических кораблей», изданной спустя три года после цитируемой статьи, А. П. Романов приводит другой ответ Сергея Павловича на вопрос: что заставило его взяться за изучение реактивного движения:

«Это прежде всего знакомство с трудами Константина Эдуардовича, — рассказывал С. П. Королев. — Под влиянием их я решил строить ракеты. Я все больше жил одной мыслью: строить ракеты и летать на них. Это стало всем смыслом моей жизни. Циолковский не раз предупреждал своих молодых последователей, что создание заатмосферных аппаратов — очень трудное дело. Оно потребует, говорил он, знаний, настойчивости, воли и многих лет, может, целой жизни...»

Иными словами, Королев говорит здесь уже не о поездке в Калугу, а о знакомстве с трудами Циолковского.

Примерно то же записал корреспондент газеты «Крас-

ная звезда» Н. А. Мельников, вспоминая о разговоре с С. П. Королевым в марте 1965 года. На вопрос журналиста о том, как зародилась идея построить ракетоплан, Сергей Павлович ответил, что идея эта захватила его, «особенно после знакомства с трудами Циолковского и близкого знакомства с Цандером».

В книге А. П. Асташенкова «Академик С. П. Королев» читаем:

> «В 1930—31 гг., в период напряженного творческого труда, учебы, полетов, Сергей Павлович познакомился с идеями К. Э. Циолковского о реактивном движении, о космонавтике... Он засел за изучение трудов Константина Эдуардовича... Изучение трудов К. Э. Циолковского привело Сергея Павловича к мысли, что великие идеи калужского мечтателя, которые многим казались фантастическими, осуществимы. И не в таком уж далеком будущем...»

Так был все-таки Королев в Калуге или не был? Может быть, ответ на этот вопрос читателю покажется не таким уж важным, но, когда месяц за месяцем, год за годом разбираешь жизнь человека, все важно. А потом просто интересно. Захотелось узнать. Один из сотрудников Музея космонавтики в Калуге сообщил мне адрес преподавателя Тульского политехнического института Б. Г. Тетеркина, человека, по его словам, видевшего С. П. Королева в Калуге. В своем ответе на мое письмо Б. Г. Тетеркин сообщил, что Сергей Павлович был в Калуге осенью 1929 года. Более того, Б. Г. Тетеркин пишет, что встретился с Сергеем Павловичем во второй половине дня по дороге к домику Циолковского. Они вместе пришли к нему и вместе ушли. Разговор, насколько помнит Б. Г. Тетеркин, в основном шел о планерах и возможности применения реактивных двигателей в авиации. Потом в ожидании поезда Королев зашел домой к Тетеркину: на улице было холодно. В сумерках Королев ушел.

Изучением вопроса, встречался ли С. П. Королев в Калуге с К. Э. Циолковским, занимались и сотрудники Музея космонавтики.

Выяснилось, что С. П. Королев рассказывал директору музея А. Т. Скрипкину, что был в Калуге, но плохо помнит эту встречу. Запомнилась только слуховая трубка

и черный костюм. Сотрудница Музея космонавтики А. Н. Иванова сообщила:

> «Я много занималась вопросом «встречи С. П. Королева с К. Э. Циолковским», очень хотелось найти какие-то доказательства, но никаких документальных следов эта «встреча» не оставила. Кроме текста с правками самого Сергея Павловича на литературной записи А. Романова, ничего нет».

Это не совсем так. В той же Калуге поисками следов этой встречи занимался В. Голоушкин, кандидат физико-математических наук, доцент кафедры теоретической физики Калужского государственного педагогического института имени К. Э. Циолковского. В одной из своих статей он цитирует автобиографию С. П. Королева, датированную 19 июля 1952 года:

> «С 1929 года после знакомства с К. Э. Циолковским и его работами начал заниматься вопросами специальной техники».

Однако в другой автобиографии, написанной через год, Сергей Павлович говорит о том же в несколько другой редакции:

> «В 1929 году после знакомства с работами и впоследствии с самим Циолковским начал заниматься вопросами специальной техники».

Опять вернулись мы на «круги своя»: сам Королев не дает однозначного ответа: в 1929 году или «впоследствии». «Впоследствии»-то наверняка, о встречах Циолковского и Королева в Москве хорошо известно. А вот как же все-таки с Калугой?

Ничего не удалось узнать о калужской встрече и сотруднику Института истории естествознания и техники АН СССР Ю. В. Бирюкову, исследователю биографии С. П. Королева. Не сохранились следы этой встречи и в архиве Академии наук СССР, ни в фондах Королева, ни в фондах Циолковского. Наконец, мать Сергея Павловича не помнит, чтобы он ездил в Калугу. Королев рассказывал дома о книжках Циолковского, и видно было, что идеи эти заинтересовали его, но о поездке в Калугу и о личной встрече с Константином Эдуардовичем он никогда не рассказывал.

При внимательном анализе сведений, подтверждающих поездку С. П. Королева в Калугу к К. Э. Циолковскому, довольно легко найти некоторые разночтения. А. П. Романов записал, что, по словам Сергея Павловича, тот приехал в Калугу утром и не один — в своем рассказе он все время говорит «мы»: «мы увиделись», «встретил нас», «изложил нам», хотя и не называет имен своих попутчиков или попутчика. Может быть, это как раз Б. Г. Тетеркин? Но Тетеркин жил в Калуге и ниоткуда не приезжал, кроме того, по его словам, он встретился с Сергеем Павловичем на улице и не утром, а во второй половине дня. Королев, по воспоминаниям Б. Г. Тетеркина, был один. Тогда откуда «мы приехали»?

Путаница получается не только со временем суток. Б. Г. Тетеркин подчеркивает, что погода была плохая, холодная, что дело происходило осенью. Но ведь осенью 1929 года С. П. Королев был в Крыму.

Есть разночтение и в теме беседы С. П. Королева с К. Э. Циолковским. Сергей Павлович, по словам А. П. Романова, заявил Циолковскому, что его «цель — пробиться к звездам». У Б. Г. Тетеркина более вероятная тема, поскольку она больше могла интересовать тогда Королева: возможность применения ракетного двигателя на планерах и самолетах.

Сомнения вызывает и такая мелочь, как черный костюм, который запомнился Королеву. Внук Циолковского А. В. Костин сообщил, что «черного костюма Константин Эдуардович не имел, гостей принимал в сатиновой рубахе».

Циолковский, который своими письмами очень помогал энтузиастам ракетного дела найти друг друга и всегда ратовал за их сплочение, нигде не ссылается на Сергея Павловича, а когда называет его фамилию, не упоминает о знакомстве. Правда, Королев тогда был энтузиастом начинающим, человеком молодым и малоопытным, для Циолковского — просто мальчиком. Но почему же С. П. Королев ни в одной своей работе не вспоминает встречу в Калуге? Не говорит о ней даже в своем докладе на торжественном заседании, посвященном 100-летию со дня рождения К. Э. Циолковского в 1957 году, хотя трудно было бы найти для этого более подходящий повод.

Поэтому, как пишет А. В. Костин, «факт приезда Королева в 29 году к Константину Эдуардовичу вызывает

сомнение». За давностью событий мог что-то перепутать Б. Г. Тетеркин. В разговоре с А. П. Романовым мог «пофантазировать» С. П. Королев — известны случаи, когда он разрешал себе в неофициальных беседах «дополнять» или «приукрашивать» события. Но может случиться, что память не изменила Б. Г. Тетеркину, что Королев действительно приезжал в Калугу в 1929 году и не рассказывал об этом по скромности, которая была присуща ему все-таки больше, нежели желание «пофантазировать». Возможно, обнаружатся новые документы и достоверные свидетельства очевидцев. Пока это интересная загадка для историков и биографов.

Думается, что сама калужская встреча 1929 года представляет интерес чисто теоретический. В короткой встрече вряд ли смог обсудить Сергей Павлович с Константином Эдуардовичем все интересующие его вопросы развития ракетной техники. Гораздо важнее, что вопросы эти уже волновали Королева, что он уже был знаком с работами Циолковского, думал о них, искал пути их воплощения в жизнь.

Когда С. П. Королев объясняет появление интереса к ракетной технике только знакомством с идеями Циолковского и планами Цандера — это, как говорят математики, ответ лишь в первом приближении. Существовало множество факторов, в большей или меньшей степени влиявших на формирование этого интереса. Цель этой хроники — рассказать о жизни одного человека и никак — об истории ракетостроения и космонавтики. Однако совершенно необходим кратный исторический обзор, чтобы представить себе состояние ракетной техники в ту пору, когда в нее входил Королев, чтобы еще раз убедиться, как гармонично здесь сочетались личные его устремления с велениями века.

К. Э. Циолковский опубликовал в «Научном обозрении» первую часть своей работы «Исследование мировых пространств реактивными приборами» еще до рождения Сергея Павловича, в 1903 году. Труд этот, который по своему значению для прогресса человечества может стоять рядом с книгой «Об обращениях небесных сфер» Николая Коперника или «Началами» Исаака Ньютона, в то время не был замечен и оценен. В конце XIX и в начале XX века ракетами занимались редкие энтузиасты,

которых без стеснения почитали чудаками. Их работы оставались или вовсе неизвестными, или признавались через многие годы. Томас Гексли говорил: «Судьба новой истины такова: в начале своего существования она всегда кажется ересью». Ракетчики находились в забвении не только потому, что они исповедовали «ересь», но и потому еще, что в те годы действительно не существовало никакой потребности в ракетах. Ими не занимались потому, что они были не нужны.

В военном деле ствольная артиллерия наращивала калибры, повышала дальность и точность стрельбы, и новый, далеко не совершенный, непривычный, капризный снаряд не сулил артиллеристам никаких выгод. Авиация в младенчестве своем * никак не могла перескочить в реактивный век, минуя эпоху самолетов винтовых. Первые же опыты применения ракет, как движителей для различного вида наземного транспорта, тоже нельзя было назвать многообещающими. Задачи исследования стратосферы связывались тогда в первую очередь с аэростатами. И там отлично обходились без ракет. Например, летом 1901 года Берсон и Зюринг в Германии поднялись на высоту 10 800 метров — достижение весьма серьезное.

Теоретики и практики ракетной техники были совершенно разобщены. Это были те самые «...не связанные друг с другом исследования и опыты многих отдельных ученых, атакующих неизвестную область вразброд, подобно орде кочевых всадников», о которых, применительно, правда, к электричеству, писал Ф. Энгельс в «Диалектике природы». Американец Роберт Годдард, который начал заниматься ракетами с 1907 года, очень долгое время ничего не знал о трудах К. Э. Циолковского, равно как и Герман Оберт, работавший с жидкостными ракетными двигателями и ракетами в Германии. Столь же одинок был во Франции один из пионеров космонавтики, инженер и летчик Робер Эно-Пельтри, будущий автор двухтомного труда «Астронавтика».

Можно, однако, предположить, что о работах этих людей, хотя бы понаслышке, знал молодой Сергей Королев. Годдард, например, на весь мир рекламировал пуск ракеты на Луну 4 июля 1924 года. В этот день человек,

* Первый моторный полет братьев Райт состоялся как раз в год издания упоминавшегося труда Циолковского: 17 декабря 1903 года.

который действительно послал первую ракету на Луну, защищал свой первый проект в ОАВУКе и был по горло занят в планерных кружках. Полет на Луну ракеты Годдарда широко обсуждался в печати, наверное, Королев слышал об этом проекте.

И наверное, смотрел в том же 1924 году очень популярный фильм «Аэлита» по мотивам прекрасной фантастики Алексея Толстого. И в том же 1924 году мог листать журнал «Техника и жизнь», где напечатана была работа Ф. А. Цандера «Полеты на другие миры», или увидеть газету с заметкой о создании «Общества изучения межпланетных сообщений». А мог прочитать и другую газету — 13 июня 1924 года в «Известиях» напечатали заметку «Пресловутая ракета», в которой энтузиасты звездоплавания назывались «отечественными Сирано де Бержераками», намекая на повесть «Полеты на Луну», вышедшую в 1649 году, в которой, кстати сказать, сам того не ведая, французский поэт Сирано де Бержерак пришел к принципу реактивного движения.

В год окончания Сергеем в Одессе стройпрофшколы было великое противостояние Марса, опять заговорили о каналах, марсианах, звездных перелетах, и это тоже могло незаметно, исподволь отложиться в памяти юноши.

А в Киеве! В предыдущих главах шел уже разговор о кружке, а затем «Обществе по изучению мирового пространства», о выставке этого общества на улице Короленко. В год отъезда Сергея из Киева вышло второе издание работы К. Э. Циолковского «Исследование мировых пространств реактивными приборами». Книгу заметили: интерес был подогрет газетными заметками, лекциями, даже «Аэлитой». Возможно, Королев знал об этой книге.

Почти уверен, что был он 8 апреля 1927 года на вечере «От полета человека в воздухе к полетам в мировом эфире». Ведь он состоялся как раз в МВТУ. Профессор В. П. Ветчинкин очень рекомендовал своим студентам послушать доклады изобретателя и летчика Георгия Андреевича Полевого и конструктора ракетомобиля Александра Яковлевича Федорова. Последнего Королев должен был помнить по Киеву. А буквально через две недели на Тверской, в доме 68 открылась «Первая мировая выставка межпланетных аппаратов и механизмов». У громадной витрины постоянно стояла толпа: за стеклом расстилался лунный пейзаж с Землей на небосклоне. На гребне од-

ного из кратеров стоял фанерный человечек в скафандре, а вдали возвышалась серебристая ракета. Инициатором выставки был тот же А. Я. Федоров, человек необыкновенно одаренный и увлекающийся, один из организаторов Межпланетной секции при Ассоциации изобретателей-инвентистов (АИИЗ) — «внеклассовой, аполитичной ассоциации космополитов», как они говорили о себе. Ассоциация разрабатывала даже свой собственный язык АО для облегчения взаимопонимания космонавтов разных стран. При всей хлесткости, искусственности и нарочитости своих лозунгов: «Через язык АО изобретем все!», «Мы, космополиты, изобретем пути в миры!» — выставка была действительно интересной. Большие, хорошо оформленные стенды с многочисленными моделями, чертежами, рисунками, фотографиями, оттисками печатных работ были посвящены трудам К. Э. Циолковского, Ф. А. Цандера, Р. Годдарда, М. Валье, Г. Оберта и других пионеров космонавтики. Организаторы выставки, не представляя себе всех сложностей космического полета, искренне верили в его реальность и заражали своей уверенностью других. Заражали настолько, что в специальной книжке, куда предлагалось записываться желающим лететь на Луну, очень быстро выросли длинные столбики фамилий. Подумать только, но ведь наверняка многие из этих людей дожили до первой лунной экспедиции землян!

В 1928 году в Ленинграде разворачивает работу Газодинамическая лаборатория, где ведутся работы над пороховыми, а затем электрическими и жидкостными ракетными двигателями. В том же году Ф. А. Цандер проектирует свой жидкостный двигатель, или «мотор», как он называл его, ОР-1 — опытный ракетный первый.

В год, когда Королев оканчивал МВТУ, К. Э. Циолковский издает в Калуге брошюру «Космические ракетные поезда» и подводит в «Трудах о космической ракете» черту под своими теоретическими работами в этой области. Он понимает, что теперь должен наступить новый этап, этап опытов и конкретных инженерных разработок. Он пишет:

> «Ценность моих работ состоит, главным образом, в вычислениях и вытекающих отсюда выводах. В техническом же отношении мною почти ничего не сделано. Тут необходим длинный ряд опытов, сооружений и выучки. Этот практический путь и даст

нам техническое решение вопроса. Длинный путь экспериментальпого труда неизбежен».

14 мая 1927 года К. Э. Циолковский писал в Ленинград профессору Н. А. Рынину:

«Относительно космической ракеты несомненно одно, что идея реактивного прибора для межпланетных путешествий в последнее время начинает быстро распространяться».

Да, идея буквально носится в воздухе. Еще морщат носы упрямые артиллеристы при слове «ракета», но 3 марта 1928 года впервые в нашей стране была произведена стрельба реактивными снарядами с бездымным порохом. Непризнанного вчера Германа Оберта сегодня с распростертыми объятиями встречает автомобильный король Фриц фон Опель. Задумана невиданная реклама — реактивные автомобили. Киноконцерны обещают Оберту большие деньги за экранизацию романа Теа фон Гарбу «Женщина на Луне». Название книги Оберта, вышедшей в 1929 году, звучит со спокойным деловым оптимизмом: «Пути осуществления космического полета».

В Соединенных Штатах Америки Роберт Годдард, человек трудного, сложного характера, предпочитал работать скрытно, в узком кругу доверенных людей, слепо ему подчинявшихся. По словам одного из его американских коллег, «Годдард считал ракеты своим частным заповедником, и тех, кто так же работал над этим вопросом, рассматривал как браконьеров... Такое его отношение привело к тому, что он отказался от научной традиции сообщать о своих результатах через научные журналы...».

Можно добавить: и не только через научные журналы. Весьма характерен ответ Годдарда от 16 августа 1924 года советским энтузиастам исследования проблемы межпланетных полетов, которые искренне желали установить научные связи с американскими коллегами. Ответ совсем короткий, но в нем весь характер Годдарда:

«Университет Кларка, Уорчестер,
Массачузетс, отделение физики.
Господину Лейтейзену, секретарю общества по исследованию межпланетных связей.

Москва, Россия.

Уважаемый сэр!

Я рад узнать, что в России создано общество по исследованию межпланетных связей, и я буду рад сотрудничать в этой работе в пределах возможного. Однако печатный материал, касающийся проводимой сейчас работы или экспериментальных полетов, отсутствует.

Благодарю за ознакомление меня с материалами. Искренне ваш, директор физической лаборатории Р. Х. Годдард».

Однако дело не только в трудном характере американца. Его работы теперь уже не принадлежат ему. Остерегаясь браконьеров, он и не заметил, как сам превратился из хозяина-охотника в проводника-следопыта. Он получает теперь специальную дотацию для опытов с ракетами. По инициативе воздушного покорителя Атлантики полковника Линдберга образован фонд в 100 тысяч долларов для финансирования ракетных работ Годдарда. Да он и сам уже полковник — военные заинтересовались его исследованиями. Ничего, что полет на Луну обернулся газетным анекдотом, ничего, что вместо вертикального подъема его ракеты описывают дугу и падают, — главное — признание. В июле 1929 года в Уорчестере ракета Годдарда с двигателем, работающим на жидком водороде и жидком кислороде, достигает высоты 300 метров. Теперь он понимает, что до Луны еще очень далеко, но он оптимист. «Что касается вопроса о том, через сколько времени может состояться успешная отсылка ракеты на Луну, — пишет Годдард, — то я считаю это осуществимым еще для нынешнего поколения». Он оказался прав: советская «Луна-2» впервые достигла Луны через 30 лет.

На рубеже 30-х годов XX века дух опыта реет над ракетной техникой. «Только путем многочисленных и опасных опытов можно выработать систему межпланетного корабля», — предсказывает К. Э. Циолковский. Реальные дела, конкретные эксперименты становятся жизненно необходимыми. Осуществить их в нашей стране в те годы было довольно трудно из-за недостатка средств. Об этом времени интересно пишет историк Ю. В. Бирюков в своей работе «Роль С. П. Королева в развитии советской ракетной техники в период ее зарождения и становления»:

«Большие перспективы, открываемые применением реактивного принципа движения в артиллерии и авиации, в это время уже понимали многие, но добиться возможности работать над их воплощением в жизнь еще было очень трудно. Это удалось Н. А. Тихомирову и В. А. Артемьеву в Ленинграде *, потому что они взялись решать узкую и вполне реальную практическую задачу, и это никак не удавалось Ф. А. Цандеру в Москве, который все свои предложения, даже направленные на решение конкретных ближайших задач ракетной техники, обязательно связывал с проблемой межпланетных полетов. Получался замкнутый круг. Чтобы осуществить идею ракетного полета, нужно было ее общественное признание, которое дало бы необходимые средства для ее осуществления. Но лучшим и в то время почти единственным путем получить общественное признание идеи реактивного движения было осуществление реактивного полета на практике. В разрыве этого замкнутого круга и проявилась впервые решающая роль Королева».

В 1931 году в Осоавиахиме было организовано общественное Бюро воздушной техники, председателем которого был избран Яков Емельянович Афанасьев. Член партии с 1918 года, он работал в Приволжском военном округе, в 1928 году окончил академию имени Жуковского и принимал участие в составлении первого пятилетнего плана авиапромышленности. В 38 лет Афанасьев уже носил три «ромба» военного инженера воздушного флота высшего ранга. Бюро, которое находилось при научно-исследовательском секторе Центрального совета Осоавиахима, быстро обросло активом, весьма пестрым по составу, подготовке и интересам. Вскоре энтузиасты объединились в четыре научно-экспериментальные группы, работу которых консультировали такие известные специалисты, как В. П. Ветчинкин, Б. С. Стечкин, В. С. Пышнов, Б. Н. Земский и другие. Первая группа занималась легкомоторной спортивной авиацией. Ей помогала вторая группа, члены которой организовывали производство этих самолетов. Третья группа объединяла «стратосферщиков», строивших рекордный стратостат «Осоавиахим-1». Наконец, чет-

* Ведущие сотрудники Газодинамической лаборатории (ГДЛ).

вертая именовалась Группой изучения реактивного движения. Главным инициатором создания ее был инженер Фридрих Артурович Цандер. Вскоре это объединение было переименовано в ЦГИРД — Центральную группу изучения реактивного движения и реактивных двигателей.

ЦГИРД в Москве назывался центральным, потому что в это время подобные группы создаются в Ленинграде, Харькове, Тифлисе, Баку, Архангельске, Нижнем Новгороде, Оренбурге, Днепропетровске и в других городах вплоть до Кандалакши, где (правда, позднее, уже в 1935 году) была запущена доморощенная ракета с жидкостным ракетным двигателем. Помимо объективных факторов, которые вызывали интерес к ракетам и проблеме межпланетных сообщений и о которых уже говорилось, рост этих групп объяснялся и поддерживался многочисленными публикациями на эту тему. Кроме работ К. Э. Циолковского, к этому времени в Новосибирске вышла из печати книга Юрия Васильевича Кондратюка «Завоевание межпланетных пространств», регулярно появляются научно-популярные и научно-фантастические статьи в журналах и газетах.

Очень много сделал для пропаганды ракетоплавания ленинградский профессор Н. А. Рынин, автор уникального многотомного труда, посвященного ракетной технике и межпланетным полетам, ставшего сегодня большой библиографической редкостью. Николай Алексеевич был энциклопедически образованным человеком, а о ракетах знал, наверное, все, что где-либо и когда-либо было опубликовано. Дома у него висела на стене огромная витрина, на которой разместились фотографии всех, кто работал в области ракетной техники.

Популярнейшими, особенно среди молодежи, в те годы были книги классика советской научно-популярной литературы Якова Исидоровича Перельмана. Его «Межпланетные путешествия» и «Ракетой на Луну» были не только научно точны, но и проникнуты необыкновенной верой в реальность космических дорог человечества. Перельман писал:

> «Не знаю, доведется ли мне дожить до того часа, когда ракетный корабль ринется в небесное пространство и унесет на Луну первых людей. Но вы, молодые читатели, весьма возможно, доживете и до того времени, когда между Землей и Луной будут

совершаться правильные перелеты, и — кто знает? — может быть, кому-нибудь из вас посчастливится и самому проделать такое путешествие...»

Все новых и новых энтузиастов рождали и всевозможные доклады, лекции, диспуты, популярность которых была столь велика, что они зачастую не укладывались в отведенные им часы и переносились на другой день, а входы в залы пикетировались милицией. В диспутах принимали участие крупные ученые, они сопровождались демонстрациями наглядных пособий, математическими выкладками, ссылками на зарубежные работы. У слушателей создавалось иллюзорное впечатление, что межпланетный полет, возможность которого теоретически бесспорна, является чисто технической задачей, пусть сложной, но вполне разрешимой, соответствующей уровню науки и техники тех лет. Вряд ли кто-нибудь поверит сегодня объявлению на афишной тумбе, в котором вас приглашали бы принять участие в экспедиции на Марс. А тогда поверили бы! И Алексей Толстой, как большой художник, показал в «Аэлите», романе фантастическом, совершенно реального Гусева, читающего такое объявление и не удивляющегося ему,— вот что интересно! Сотни таких гусевых сидели в аудиториях МГУ и Политехнического музея и верили, что такое объявление появится завтра. Ну, послезавтра. Да только ли горячие молодые головы верили в это?

Даже Ф. А. Цандер, на себе испытавший все трудности первых шагов, был настроен очень оптимистично:

> «Интересуясь математическими и конструктивными изысканиями, касающимися межпланетных путешествий, я уже в течение ряда лет делал расчеты по этому вопросу и пришел к выводу, что при существующей технике перелеты на другие планеты будут осуществлены, по всей вероятности, в течение ближайших лет».

Цандер был слишком увлеченным человеком, чтобы быть человеком объективным. Одна из трагедий этого выдающегося ума заключалась как раз в том, что при всей зрелости его инженерных разработок разработки эти не соответствовали техническим возможностям своего времени. Проекты Цандера перегоняли свою эпоху на десятки лет. Даже сегодня, когда мы получаем информацию с по-

верхности Венеры, а по Луне ходят люди, даже сегодня наука и техника не в состоянии реализовать некоторые идеи Цандера *.

Как ни странно, но именно К. Э. Циолковский, казалось бы, менее других знакомый с делами практическими, в меньшей степени представляющий себе возможные масштабы конструкторских разработок и уровень производственных баз, был наиболее осторожен в своих прогнозах. Он писал в 1929 году:

> «Работающих ожидают большие разочарования, так как благоприятное решение вопроса гораздо труднее, чем думают самые проницательные умы. Их неудачи, истощение сил и надежд заставит их оставить дело незаконченным и в печальном состоянии. Потребуются новые и новые кадры свежих и самоотверженных сил... Представление о легкости его решения есть временное заблуждение. Конечно, оно полезно, так как придает бодрость и силы. Если бы знали трудности дела, то многие работающие теперь с энтузиазмом отшатнулись бы с ужасом... Они несомненно достигнут успеха, но вопрос о времени его достижения для меня совершенно закрыт».

Таким был мир, в который входил наш герой. Мир калужского отшельника и реклам Фрица Опеля, мир лепета на языке АО и полковничьего мундира Годдарда, мир, которому аплодировали залы Политехнического музея и университета и над которым потешались фельетонисты и карикатуристы. В этом мире жили очень разные люди. Королев тоже не был ни на кого похож. Он пришел в него тихо, без шумихи, ясно представляя, чего он хочет и как этого можно добиться. Он понимает всю глубину и всю дерзость идеи полета в межпланетное пространство. Идея эта захватила его сердце, полонила, влюбила в себя, но голова его остается холодной. Он не изменяет девизу своей молодости: «Строить летательные аппараты и летать на них». Было бы неверным предполагать, что на границе 30-х годов произошел некий перелом, полная смена интересов, что авиатор Королев, прочитав брошюры

* К примеру, можно взять идею использования в качестве топлива элементов металлических конструкций космических ракет. Несмотря на очевидную выгодность этого предложения Ф. А. Цандера, оно не может быть реализовано и в наши дни.

Циолковского, «прозрел» и превратился в Королева-ракетчика, обуреваемого желанием улететь на Марс. Принцип полета ракеты давал ему прежде Луны и Марса невиданные скорости, полную свободу от внешней среды, а значит, достижение таких высот, о которых задушенные разреженной атмосферой винтовые самолеты и мечтать не могли. Перерождение авиатора в ракетчика длится долгие годы. От ракетного двигателя на планере — к высотному самолету, от него к ракетоплану — крылатой ракете, летящей в стратосфере, — эта цепочка не сразу, не вдруг выстроилась у него в голове. Долгие годы, очевидно вплоть до окончания Великой Отечественной войны, Королев ищет пути синтеза авиации и ракетной техники. Все это время он остается в душе авиатором. Ракета в те годы не существовала для него «в чистом виде», она была не целью, а средством достижения цели. Анализируя деятельность Сергея Павловича, написанное и сказанное им в 30-х годах, можно сделать, разумеется, чисто умозрительное предположение о том, что, если бы в идеальном случае ничто не мешало осуществлению его планов, человек, возможно, пошел бы в космос совершенно другой дорогой. Возможно, на орбиту спутника нашей планеты его вывела бы не баллистическая многоступенчатая суперракета, стартующая с Земли, а именно некий заатмосферный ракетоплан, крылатый аппарат с ракетными двигателями, поднятый до границ стратосферы тяжелым самолетом-маткой, нечто своими «технико-генеалогическими» корнями уходящее в авиацию.

Это могло случиться, но не случилось. Случилось то, что должно было случиться.

16

Величие некоторых дел состоит не столько в размерах, сколько в своевременности их.

Сенека Младший

В 1931 году слета в Коктебеле решили не проводить, и с наступлением летних дней Сергей загрустил: так непохоже было это пустое лето на прежние, когда ночи напролет, до голубых окон, чертил он свои планеры. Впрочем, «пустое» оно было только в представлении Королева.

Весь июнь сидели вечерами над ТБ-5 — работы моторной группе подвалило выше головы. Однажды во время одного такого вечернего бдения Сергей встал из-за стола, потянулся и сказал громко:

— Ну вот что. Мы решили организовать при нашем заводе планерную школу...

Вокруг зашумели: идея всем понравилась. Никто не спросил, а кто, собственно, «мы». Никаких «мы» не было. Все организовал сам Королев. Он же уговорил Игоря Толстых дать им на Планерной ИТ-4, написал письмо Олегу Антонову, попросил прислать чертежи «Стандарта», планера надежного и простого. Когда Антонов прислал чертежи, на стадионе имени Томского* начали строить сразу два планера. Вот теперь Сергей успокоился: жизнь вошла в привычный для него ритм.

Впрочем, привычный ритм этот однажды был нарушен событием чрезвычайным. Две поездки в Донбасс и лавина писем, которые неслись туда из Москвы, возымели наконец свое действие: Ляля приехала к нему. Только на два дня. 5 августа они провели за городом. 6-го пошли в загс. То, к чему он стремился долгие годы, свершилось вдруг быстро и очень просто. Свадьбы не было, вернее, была очень маленькая и короткая свадьба. Михаил Громов и Дмитрий Кошиц, единственные их гости, поздравили молодоженов, быстро выпили с ними бутылку шампанского, посадили новобрачную на извозчика и повезли на Курский вокзал: Ляля уезжала в Харьков, оттуда в Донбасс, хлопотать, чтобы отпустили в Москву. Все получилось как-то нескладно, торопливо и грустно.

— Ну, муж, пошли домой, — с наигранным весельем сказал Кошиц и похлопал Сергея по плечу.

Королев улыбнулся: странно, непривычно было услышать это новое звание — муж...

Дела новой планерной школы (строго говоря, это был скорее кружок) заставляли Сергея Королева чаще бывать в Центральном совете Осоавиахима, где размещалось Бюро воздушной техники, членом которого он быстро стал. Здесь, на Никольской улице, и познакомился Сергей Пав-

* Ныне Стадион юных пионеров.

лович Королев с Фридрихом Артуровичем Цандером и очень скоро превратился для Группы изучения реактивного движения в совершенно незаменимого человека.

В письме от 20 сентября 1931 года секретарь ЦГИРДа так писал К. Э. Циолковскому о планах работы группы:

> «...популяризация проблемы ракетного движения, лекционная деятельность, лабораторная работа и т. д. Основной же частью является применение реактивных приборов и опыты.
>
> Для того чтобы сколотить вокруг Группы необходимый актив и собрать воедино энтузиастов, для того чтобы расшевелить как следует нашу общественность и поставить нашу проблему в порядок дня, как наступившую эру ракеты, — мы строим первый советский ракетоплан».

Речь идет о ракетоплане Королева.

Сергей Павлович не вел дневника и редко записывал мысли. Когда пришла ему в голову идея соединить планер с ракетным двигателем, сказать трудно. Королев всегда был реалистом, а реальные контуры идея могла приобрести лишь к концу 1930 года: 9 сентября Ф. А. Цандер провел первые испытания своего двигателя ОР-1. Примерно в это же время — 1930—1931 годы — в Газодинамической лаборатории в Ленинграде молодой инженер В. П. Глушко вместе со своими сотрудниками проводит серию экспериментов и создает два опытных ракетных мотора: ОРМ-1 и ОРМ-2. Маловероятно, чтобы Королев знал тогда об этих работах, поскольку деятельность ГДЛ, как организации оборонной, не рекламировалась.

Во второй половине 1931 года Королев, заручившись поддержкой актива ЦГИРДа, начинает очень решительно и настойчиво «пробивать» идею ракетоплана. Он во что бы то ни стало хочет избежать кустарщины, везде и всюду всячески подчеркивая, что ракетоплан не чудачество Цандера, не прихоть Королева, а дело, в котором заинтересован весь Осоавиахим, дело государственное. Его энергия заражает Цандера, человека в организационных вопросах совершенно беспомощного. Цандер чувствует, что его идеи и мечты на этот раз могут превратиться в реальную конструкцию. Так рождается этот документ, один из интереснейших документов истории советского ракетостроения:

«Не подлежит оглашению».

«СОЮЗ ОСОАВИАХИМА СССР И ОСОАВИАХИМА РСФСР»

Социалистический договор по укреплению обороны СССР № 228/10 от 18 ноября 1931 года

Мы, нижеподписавшиеся с одной стороны Председатель Бюро Воздушной техники научно-исследовательского отдела Центрального совета Союза Осоавиахима СССР т. Афанасьев Яков Емельянович, именуемый в дальнейшем «Бюро», и старший инженер 1-й лаборатории отдела бензиновых двигателей «ИАМ» т. Цандер Фридрих Артурович, именуемый в дальнейшем т. Цандер, с другой стороны, заключили настоящий договор в том, что т. Цандер берет на себя:

1. Проектирование и разработку рабочих чертежей и производство по опытному реактивному двигателю ОР-2 к реактивному самолету РП-1, а именно: камеру сгорания с соплом де Лаваля, бачки для топлива с предохранительным клапаном, бак для бензина в срок к 25 ноября 1931 года.

2. Компенсатор для охлаждения сопла и подогревания кислорода в срок к 3 декабря 1931 года.

3. Расчет температур сгорания, скоростей истечения, осевого давления струи и при разных давлениях в пространстве, вес деталей, длительность полета при разном содержании кислорода, расчет системы подогрева, охлаждения, приблизительный расчет температуры стенок камеры сгорания в сроки, соответствующие срокам подачи чертежей.

Изготовление и испытания сопла и камеры сгорания к 2 декабря 1931 года. Испытание баков для жидкого кислорода и бензина к 1 января 1932 года, испытание собранного прибора к 10 января 1932 года. Установка на самолет и испытание в полете к концу января 1932 года.

Примечание: В случае, если запроектированное улучшение даст прямой и обратный конус, то расчет и чертежи прямого и обратного конуса представить к 15 января 1932 года.

За проведенную работу т. Цандер получает вознаграждение 1000 рублей с уплатой их (в случае выполнения работ) в начале срока приема 20 ноября 1931 года и по окончании работ по 500 рублей.

Договор составлен в 2-х экземплярах. Один в Центральном совете Союза Осоавиахима, а другой в ячейке Осоавиахима «ИАМ».

Председатель Бюро Я. Афанасьев

18.XI.1931 г.

Ответственный исполнитель

Ф. Цандер».

В это же время ЦКБ и завод имени Менжинского, выпустив свою новинку «машину № 8», как значился в документах ТБ-5, вступает в полосу новых реорганизаций, которые, как вы увидите, снова помогают Королеву в осуществлении его новых планов.

Несмотря на то что к лету 1930 года в стране было только три крупных центра опытного самолетостроения: ЦАГИ, ЦКБ и КБ конструктора К. А. Калинина в Харькове, — было принято довольно нелепое решение о слиянии ЦАГИ и ЦКБ. Нелепое потому, что в ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева вырастала отличная школа авиационных конструкторов, а в ЦКБ работали коллективы Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова. Логичнее было, наоборот, выделять из этих сложившихся организаций другие КБ, ставить во главе их молодых талантливых конструкторов, расширять фронт опытного самолетостроения. Потом все так и случилось, но, как известно, правил без исключений не бывает, и вот, воспользовавшись отсутствием А. Н. Туполева, который находился в заграничной командировке, издали приказ о слиянии ЦАГИ и ЦКБ на базе ЦАГИ.

Обе организации были тогда в какой-то мере соперниками, проектируя сходные машины: ТБ-5 делали в ЦКБ и ТБ-3 — в ЦАГИ. К моменту издания приказа о слиянии уже было ясно, что ЦАГИ в этом соревновании победил: машина Туполева была заведомо лучше. Не нужно быть опытным психологом, чтобы понять, что объединение двух коллективов в этих условиях ничего хорошего не даст. Поползли слухи, что цаговцев хотят «административно задавить». Около тысячи человек были перемещены и распределены по-новому. Моментально возникли конфликты на почве мнимых и действительных ущемлений. Иногда складывались абсурдные коллизии. Например, А. Н. Туполев оказался в заместителях у заместителя начальника ЦКБ А. Н. Рафаэлянца. Туполев

пожаловался К. Е. Ворошилову. Через четыре дня приказ отменили. На деле слияние ЦАГИ и ЦКБ так и не состоялось, хотя некоторое время территориально они были объединены. Все кончилось тем, что несколько бригад вернулось обратно на завод имени Менжинского, другие остались у Туполева.

Во время всех этих организационных приключений Сергей Павлович, переехав в ЦАГИ, становится ведущим инженером по автопилоту. Этот один из первых наших автопилотов был затем установлен на ТБ-3. Легко заметить, что за очень недолгое время работы на заводе, в КБ Ришара и в ЦКБ Королев постоянно меняет свой инженерный профиль. Он занимается чисто конструкторской работой, самолетным вооружением, двигателями, приборами. Это можно назвать поисками себя, но скорее это желание синтезировать свои инженерные знания. Каким-то инстинктом чувствовал он, что настанет время, когда ему придется заниматься сразу и аэродинамикой, и тепловыми процессами, и автоматическим регулированием, и в тонкостях разбирать конструкторские решения.

Ну а какую же все-таки пользу извлек Королев для себя из переезда в ЦАГИ? Дело в том, что теперь они оказались почти буквально под одной крышей с Цандером и чуть ли не каждый день могли обсуждать план Королева. А план этот заключался в том, чтобы установить двигатель Цандера на планере Черановского и ему, Королеву, полетать на такой невиданной штуке.

Историк авиации В. Б. Шавров писал:

> «Среди советских конструкторов-самолетостроителей Борис Иванович Черановский занимает особое место по необычности схем его планеров и самолетов. Б. И. Черановский — основоположник бесхвосток в нашей стране и осуществленного в натуре летающего крыла толстого профиля во всем мире. За свою конструкторскую деятельность им было построено около 30 самолетов и планеров, но известность принесли Черановскому его «Параболы» — аппараты с параболической формой крыла в плане».

Борис Иванович был старше Сергея Павловича и славился крайне трудным, неуживчивым характером. Этот необыкновенно одаренный человек не терпел никаких замечаний, советы раздражали его, сомнения в его правоте приводили к разрыву отношений. Работать в коллек-

тиве он не мог. По своей работоспособности он сам был равен коллективу. И именно с ним хотел заключить сейчас Королев союз. Как раз геометрия бесхвосток Черановского казалась Сергею Павловичу наиболее подходящей для осуществления своей идеи. Если поместить ракетный двигатель на хвосте обычного планера, смещение центра тяжести не позволит ему летать. Если этот двигатель подвесить, скажем, на «животе», под сиденьем пилота, струя раскаленных газов, идущая из сопла, отожжет планеру хвост. Королев понимал, что и «Коктебель», и любимая его «Красная звезда» в данном случае не могут соперничать с бесхвостками Бориса Ивановича: сама схема «Параболы» устраняла все трудности.

Кстати, Сергея Павловича всегда отличала необыкновенная объективность в оценках чужих работ. «Пусть поплоше, зато мое» — никогда не было его девизом. Он понимал, что ни один, даже самый великий, конструктор, ни даже самый талантливый коллектив не гарантированы от того, что кто-то где-то как-то сумеет сделать лучше. Он очень не любил оказываться побежденным, признания чужих успехов никогда не давались ему, человеку честолюбивому, легко. И все-таки он был объективен.

Королев встретился с Черановским на Планерной. Постройка двух планеров по чертежам О. К. Антонова была закончена, и их привезли для испытаний на станцию. Первый же полет Королева на новой машине едва не окончился печально: планер круто пошел носом вниз и выровнялся просто чудом у самой земли. Королев был очень возбужден, похохатывал:

— Я ручку на себя — не идет! Что делать? Я — от себя, потом снова на себя. Сел... Ну что же, давайте разбираться. Дефект в тросовой системе управления рулем высоты. Надо написать Антонову, что-то он недодумал...

Черановский слушал этого крепкого румяного парня и улыбался. Королев ему нравился. Он приезжал сюда со своим другом на мотоцикле и учил ребят летать. Видно было, что сам он летать любит. И когда Королев завел разговор о том, что хотел бы полетать на бесхвостке, Борис Иванович неожиданно для самого себя согласился.

В октябре 1931 года Королев, незаметно перевалив всю работу в организованной им планерной школе на Петра Флерова, начал осваивать бесхвостку БИЧ-8. Сначала делал пробежки, потом подлетывал. Прежде всего его интересовало, насколько устойчива в полете эта та-

кая непривычная взгляду авиатора конструкция. Сначала БИЧ клевал носом, быстро шел вниз на малых углах, но постепенно Королев «объездил» его, совершив 12 полетов. В общем БИЧ-8 Королеву не понравился. Особенно его раздражала кабина. Для широкоплечего Сергея она была тесна, и ему казалось, поведи как следует плечами, и она рассыплется на куски — планер был старенький, дряхлый, скрипучий, такой ветхий, что устанавливать на нем новый ракетный двигатель было глупо.

— Борис Иванович, но ведь у вас есть БИЧ-11, — наседал Королев на Черановского. — Вот бы его попробовать. Ракетный двигатель довольно компактен, баки поместим в крыльях...

— Да где он, этот двигатель? — недоверчиво спрашивал Черановский.

— Будет! ОР-1 вы видели. А сейчас Фридрих Артурович делает другой, гораздо мощнее!

Цандер начал проектировать ОР-2 как раз в сентябре—октябре, когда Королев летал на бесхвостке. Еще в конце 1930 года Фридрих Артурович перешел на работу в Центральный институт авиационного моторостроения, но очень быстро в марте 1931 года становится сотрудником ЦАГИ. Здесь он особенно сблизился с Королевым и еще одним инженером, страстным энтузиастом ракетоплавания — Юрием Александровичем Победоносцевым. Королев прочил двигатель Цандера на планер, Победоносцев сразу предлагал реактивный самолет. Цандера и радовали и пугали эти не в меру горячие энтузиасты. Собственно, это его давнишняя идея: установить жидкостный ракетный двигатель на крылатый аппарат. Ведь его модель межпланетного корабля была как раз крылатой. Но ОР-1 он делал как двигатель пустяковый, чисто лабораторный, нужный ему лишь для подтверждения собственных расчетов, проверки кое-каких неясных мест, уравнений теплопередачи, а тут сразу — «планер!», «самолет!». Он отшучивался:

— Видите как, давайте сначала поставим мой двигатель на велосипед, потом на мотоцикл, автомобиль, а потом уж пусть летит Сергей Павлович...

— Нет, сначала вместо пилота пусть летит кукла. Это опасно, — дразнил Королева Черановский.

Все лето занимался Фридрих Артурович опытами с ОР-1. В заброшенной немецкой кирке, где помещалась лаборатория Дмитриевского, который занимался надду-

вом авиационных двигателей, Цандер примостился со своим маленьким испытательным стендом. Под старыми сводами стояли вечные сумерки, а когда двигатель запускали, эхо превращало его рев в сатанинский хохот. Сюда, в кирку приходил профессор В. П. Ветчинкин. Цандер показывал ему ОР-1. Ветчинкин щипал бороду, не перебивал, но был рассеян. Он понимал, что человек, объясняющий устройства этой переделанной паяльной лампы, задумал интересное дело, что надо ему помочь с аппаратурой, подыскать помещение получше... Но как это все сделать?..

Ветчинкин не знал, что помощь совсем близка, что дело вовсе не в том, чтобы переехать из сырой кирки, и не в том, чтобы заменить примитивные весы для измерения тяги. Не в этом совсем дело. В дневнике Фридриха Артуровича сохранились записи:

> «5/X — поездка на пост разъезд 133 Окт. ж. д. и аэродром Осоавиахима, осмотр совместно с инж. Королевым Серг. Павл. его планера и присутствие при планерных полетах.
>
> 7/X (6-го был выходной день) подготовка и производство 32 опыта с ОР-1 в присутствии инж. Королева С. П., инж. Черановского, техн.-практ. Назаровой А. А., техн. Белокурова.
>
> 8/X Переговоры с Победоносцевым...
>
> 9/X Переговоры с Победоносцевым и Меркуловым...»

Там, в кирке, Ветчинкин не знал, что помощь придет вот от этих пока еще безвестных молодых людей, вчерашних его студентов, которые поверили мечтам Цандера, которым позарез была нужна эта переделанная паяльная лампа, хохочущая под готическими сводами.

Удивительным человеком был Цандер!

Он родился в Риге в интеллигентной немецкой семье, благополучие которой убито было через два года после его рождения смертью матери. Отец — врач, все старался населить большой, окруженный садом двухэтажный дом радостью и покоем, было много игрушек и всякой ручной живности, а вечерами он рассказывал ребятишкам о звездах и планетах. Слушая отца, Фридрих думал о черных безднах, разделяющих звезды, о множестве иных

миров, которые наверняка есть, пусть очень далеко, но есть... У других людей жизнь заслоняет собой все эти мысли, а у Цандера мысли эти заслонили всю его жизнь...

Он отлично окончил реальное училище и поступил в политехнический институт, так как уже сделал свой выбор и хотел получить знания, которые приблизили бы его к звездам. На первые скопленные деньги Фридрих купил астрономическую трубу и каждый день теперь нетерпеливо, как влюбленный, ждал часа своего свидания с небом. В те годы, когда Сережа Королев учился ходить в тесной киевской квартире, он организовал студенческое Общество воздухоплавания и техники полета и начал первые, еще очень робкие расчеты газовых струй. Как всякому студенту, ему не хватало времени, он вечно торопился и для скорости стенографировал все свои записи. Начиная с 7 февраля 1909 года, он писал свои работы странными плавными знаками, чем-то напоминающими вязь грузинского алфавита. Сколько трудов было потрачено, чтобы много лет спустя прочесть его записи, но до сих пор лежат в архивах еще не расшифрованные страницы...

С дипломом инженера-технолога пришел Фридрих Артурович на завод «Проводник», где изготовляли резину. Он решил точно узнать, как делают резину, потому что в корабле, летящем в безвоздушном пространстве, резина могла потребоваться для надежной герметизации, кроме того, она и изолятор отличный... Он говорил об этом совершенно серьезно.

В 1915 году война переселила его в Москву. Теперь он занимается только полетом в космос. Нет, конечно, помимо этого, он работает на авиазаводе «Мотор», что-то делает, считает, чертит, но все мысли его в космосе. Ослепленный своими мечтами, он уверен, что убедит других, многих, всех в острой необходимости межпланетного полета. Он открывает перед людьми фантастическую картину, однажды открывшуюся ему, мальчику:

«Кто, устремляя в ясную осеннюю ночь свои взоры к небу, при виде сверкающих на нем звезд не думал о том, что там, на далеких планетах, может быть, живут подобные нам разумные существа, опередившие нас в культуре на многие тысячи лет. Какие несметные культурные ценности могли бы быть доставлены на земной шар, земной науке, если

С. П. Королев — студент МВТУ.

VI Всесоюзные соревнования планеристов в Коктебеле. Транспортировка планера «Коктебель» конструкции С. Н. Люшина и С. П. Королева на старт.

▼





Коктебель. 1929 г. Планер «Коктебель» в полете.

У планера «Коктебель». С л е в а н а п р а в о: С. П. Королев, С. Н. Люшин, К. К. Арцеулов.



IV Всесоюзные планерные соревнования в Коктебеле. Эта фотография висела в домашнем кабинете академика С. П. Королева.



С. П. Королев. 1929 г.



Планер «Гном» конструкции Б. И. Черановского.

Группа планеристов на IV Всесоюзных планерных соревнованиях в Коктебеле. Третий слева — С. П. Королев.

С. П. Королев и К. М. Винцентини.



С. П. Королев и Д. А. Кошиц у разбитой авиетки СК-4.

▼



С. П. Королев с К. М. Винцентини. Севастополь, 1932 г.

Инициативная группа создателей ГИРДа: в центре сидит С. П. Королев, крайний справа — Ф. А. Цандер, в центре стоит Ю. А. Победоносцев.



ДИСПУТ

ПОЛНОЕ

Суббота 4 Октября

БОЛЬШАЯ АУДИТОРИЯ ФИЗИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА ПЕРВОГО УНИВЕРСИТЕТА

ПОЛЕТ НА ДРУГИЕ МИРЫ

СПОРЫ НА ЗАПАДЕ В СВЯЗИ С ОТПРАВЛЕНИЕМ СНАРЯДА НА ЛУНУ

В. В. ШАРОНОВ

С ИЗОБРЕТЕНИЕМ ИМ НОВОГО КОРАБЛЯ, РАЗРЕШАЮЩЕГО ЗАДАЧУ ПОЛЕТА В МИРОВОЕ ПРОСТРАНСТВО

ДОКЛАДЫ

ПОСЛЕ ДОКЛАДОВ ПРЕНИЯ

Начало в 8 ч. вечера

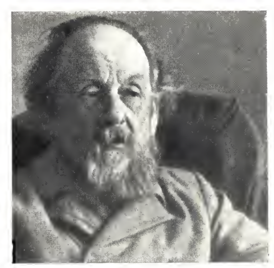


Начальник Московского ГИРДа С. П. Королев.

Ф. А. Цандер. 1913 г.



Ф. А. Цандер в ГИРДе. 1933 г.



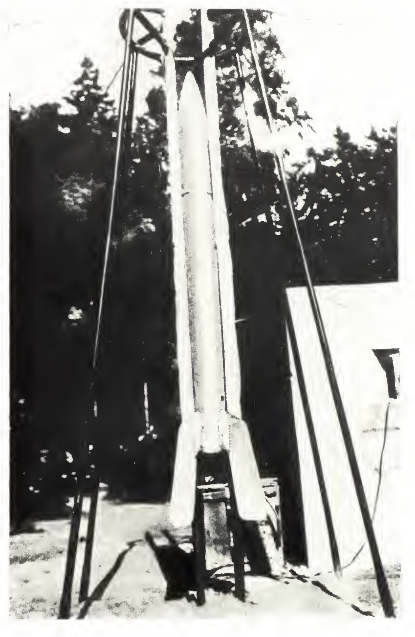
К. Э. Циолковский.



Могила Ф. А. Цандера в Кисловодске.



Дом К. Э. Циолковского в Калуге.



Ракета 09 на пусковом станке. Полигон в Нахабине, август 1933 года.



Ноябрь 1933 года. Группа гирдовцев у ракеты ГИРД-Х. Крайний слева — С. П. Королев.



Памятник на месте запуска первых советских жидкостных ракет.

бы удалось туда перелететь человеку, и какую минимальную затрату надо произвести на такое великое дело в сравнении с тем, что бесполезно тратится человеком».

Он говорит это тихо, но с такой страстью, что ему нельзя не верить. Один крупный инженер вспоминает: «Он рассказывал о межпланетных полетах так, как будто у него в кармане ключ от ворот космодрома». Да, ему нельзя не верить. И люди верят ему. Пока он говорит. Но он замолкает, и тогда многие начинают думать, что, наверное, он все-таки сумасшедший. Потому что в их представлении люди, которые хотели дать всему земному шару несметные ценности и голодали, чтобы дать их, всегда были сумасшедшими.

А он голодал, когда делал расчеты крылатой машины, которая смогла бы унести человека за пределы атмосферы. Работа эта так поглотила его, что он ушел с завода и 13 месяцев занимался своим межпланетным кораблем. Совершенно не было денег. Но, к счастью, среди людей, которым он рассказывал о звездах, были и такие, которые не хотели считать его сумасшедшим. Он писал в автобиографии:

> «Работая дома, я попал в большую нужду, потребовалась продажа моей астрономической трубы. Ею заинтересовались красные курсанты в Кремле и закупили у меня трубу для клубного отдела ВЦИК, помогая этим продолжению моих работ. Кроме того, рабочие с завода «Мотор» также поддержали меня, отчислив мне мой двухмесячный заработок. Это было первым пожертвованием в пользу межпланетных сообщений».

Люди, знавшие Цандера, работавшие с ним, отмечают, что любые дела и разговоры, не связанные с межпланетными путешествиями, его никак не интересовали. Он просто не принимал в них участия, чаще всего уходил. Но его интересовало все, что можно было связать с полетом в космос. Он считал Циолковского гением, он мог сутками сидеть за столом со своей полуметровой логарифмической линейкой и утверждать при этом, что не устает от работы. Учился задерживать дыхание: в межпланетном корабле ограничен запас воздуха. Пил соду: в межпланетном корабле сода будет поддерживать тонус. Вы-

ращивал на древесном угле растения: в межпланетный корабль лучше брать легкий уголь, чем тяжелую землю.

Когда он заболел, его пришли навестить друзья. У Цандера был жар, а в комнате — страшный холод. Он лежал накрытый несколькими одеялами, пальто, каким-то ковром. Стали поправлять постель, а под ковром, под пальто, между одеялами — градусники: он ставил опыты по теплопередаче, ведь освещенная солнцем поверхность межпланетного корабля будет сильно нагреваться, а та, что в тени, охлаждаться.

Казалось, весь мозг его — межпланетный корабль, а он любил природу, зверей и очень сильно любил детей. Своих и не своих. Он женился быстро, неожиданно для самого себя. Потом родились девочка и мальчик. Он дал им звездные имена: Астра и Меркурий. Соседи пожимали плечами: таких имен никто не знал. Соседи ходили жаловаться: на балконе дурно пахло — он проверял возможность использования фекалий в гидропонике и очищал мочу. Соседи показывали вослед ему пальцем: «Вот идет этот, который собирается на Марс...»

О, если бы они могли понять, что он действительно собирается на Марс! В угаре неистовой работы он вдруг стискивал за затылком пальцы и, не замечая никого вокруг, повторял громко и горячо:

— На Марс! На Марс! Вперед, на Марс!

Как легко было ошибиться в нем, приняв за фанатика — не более, за одержимого изобретателя мифического аппарата, воспаленный мозг которого не знал покоя. Как действительно был он похож на них, этих несчастных чудаков, которые у одних вызывают брезгливое презрение, а других заставляют мучиться сомнениями: не гения ли отвергают они?

Но он не был таким чудаком. Его фантазии не витали в облаках. Они были крепко приколочены к технике железной логикой математики. Много лет спустя член-корреспондент АН СССР И. Ф. Образцов так скажет о Фридрихе Артуровиче:

> «Особенностью творческого метода Цандера была глубокая математическая разработка каждой поставленной перед собой проблемы. Он не просто теоретически глубоко разрабатывал рассматриваемые вопросы, а с присущей ему ясностью изложе-

ния старался дать свое толкование волновавшей его проблемы, найти пути к ее практической реализации».

Цандер был блестящим эрудированным инженером, а по уровню своих математических знаний, по умению провести теоретический анализ интересующего его процесса был, очевидно, в те годы лучшим специалистом из всех занимающихся ракетной техникой. Наряду с этим в отличие от Циолковского Цандер не только не избегал практической работы в этой области, а стал, по существу, первым в нашей стране человеком, предпринявшим практические шаги для превращения космонавтики в науку прикладную. Воплощение идей К. Э. Циолковского, собственно, и начинается с двигателя ОР-1 и с первых жидкостных ракетных двигателей Газодинамической лаборатории в Ленинграде *.

...Стройный, скорее просто худой, с рыжей бородкой и усами, с лицом сухим, даже аскетичным, с голубыми, строгими и одновременно по-детски беспомощными глазами, слегка, непередаваемо буквами, ломающий русский язык в непривычно построенной речи («Алло, здесь говорит Цандер...»), одетый бедно, убого и никогда не замечающий этого, — таким увидел Цандера Сергей Павлович Королев в одном из корпусов ЦАГИ на Воскресенской улице ** и понял, что это тот самый человек, которого он искал.

ЦГИРД как организация общественная, находящаяся к тому же внутри общественного Осоавиахима, не требовала ни денег, ни помещения, ни материалов. Она не была никому противопоставлена и никому не мешала. Диспуты и выставки только увеличивали и без того большую популярность Осоавиахима. Но как только Цандер начинал заводить в Осоавиахиме речь о том, что надо начинать практическую работу по подготовке межпланетных полетов, моментально появлялась насторожен-

* Очевидно, о работах ГДЛ я говорю незаслуженно мало, хотя работы эти очень интересны. Это можно объяснить лишь опасением превратить панораму жизни одного человека в далеко не полную историю ракетостроения нашей страны *(прим. автора)*.

** Ныне улица Радио.

ность. Охотников поставить свою подпись под сметой КБ, конструирующего космические корабли, не находилось. Не было хозяйственников, которых бы вдохновил полет на Марс даже в недалеком будущем. Все это предприятие воспринималось людьми «деловыми», или, говоря сегодняшним языком, материально ответственными, почти как афера. Слушать горячие речи Цандера никто не отказывался, строить Цандеру завод — это уже другое дело. Это уже несерьезно. Одни считали «межпланетчиков» пусть милыми, но увлекающимися людьми, другие — полубезумными фанатиками. В 1934 году уже после полета первых советских ракет на жидком топливе вышел роман, в котором действовал некий злодей, наделенный всеми отрицательными качествами, дополнительно к которым он увлекался проблемами межпланетных сообщений. Королев тогда места себе не находил от ярости и на одном совещании разгромил роман в пух и прах.

Отношение к «межпланетчикам» иллюстрирует такой эпизод. В сентябре 1930 года в Гааге должен был состояться IV Международный конгресс по воздухоплаванию. Ф. А. Цандер, тогда сотрудник ЦАГИ, еще в январе написал конспект доклада для пересылки его в Голландию. Доклад назывался «Проблемы сверхавиации и очередные задачи по подготовке к межпланетным путешествиям». Доклад обсудили на техническом совещании и одобрили. Профессор В. П. Ветчинкин дал ему очень высокую оценку: в докладе был подытожен совершенно оригинальный материал. В апреле доклад послали в ВАО — Всесоюзное авиаобъединение. 6 мая доклад перевели на французский язык, а 18 мая начальник ВАО И. Михайлов переслал доклад обратно в ЦАГИ. В сопроводительном письме на имя директора ЦАГИ профессора С. А. Чаплыгина рекомендовалось отправить этот доклад от имени ЦАГИ, «т. к. ВАО, будучи промышленной организацией, не считает возможным выступить по вопросу о межпланетных сообщениях». Иметь дело с «межпланетчиками» означало прослыть организацией легкомысленной.

Несмотря на популярность самой идеи космического полета, в высшей степени скептическое отношение к попыткам ее реального воплощения существовало тогда во всем мире. Вот несколько выдержек из докладов по истории космонавтики, прочитанных в сентябре 1967 года на

XVIII Международном астронавтическом конгрессе в Белграде учеными разных стран.

США:

«Мы просмотрели изданные работы первого поколения основоположников теории космических полетов: К. Э. Циолковского (1857—1935), Р. Годдарда (1882—1945), Р. Эсно-Пельтри (1881—1957) и Г. Оберта. В научных кругах эти материалы относили в основном к научно-фантастической литературе прежде всего потому, что разрыв между возможностями существовавших экспериментальных ракетных двигателей и фактическими требованиями к ракетному двигателю для космического полета был фантастически велик. Отрицательное отношение распространялось на само ракетное движение...» — из доклада американского ученого Ф. Дж. Малина.

Германия:

«Добиться, чтобы авторитетные ученые выслушали меня и подумали о моих предложениях, оказалось невозможно, — вспоминает Герман Оберт. — Единственный шанс заставить их заняться этим состоял в привлечении к моим идеям общественного интереса».

Италия:

«Должностные лица военно-воздушных сил проявляли очень мало интереса к будущему ракетных двигателей... Интерес опекавшей нас итальянской администрации к ракетной технике находился на точке замерзания» — это слова Л. Крокко, сына генерала Г. Крокко, крупнейшего итальянского ракетного специалиста.

Франция:

Известный специалист по пороховым ракетам Л. Дамблан говорил: «Этим делом я занялся по собственной инициативе и до конца работал сам, без помощи квалифицированных специалистов...»

Все эти выдержки лишь подтверждают слова Карла Маркса о том, что «всякое начало трудно — это истина справедлива для каждой науки». Но начинать было необходимо.

Человек реального дела, в реальных условиях, Сергей Павлович Королев, несмотря на свою молодость, прекрас-

но разбирался в создавшейся обстановке. Он понимал, что все попытки создать организацию, на гербе которой красовался бы межпланетный корабль, обречены на неудачу. Нужна была совсем другая вывеска, и предлагать надо не межпланетный корабль, а нечто всем понятное, доступное, осуществимое не за годы, а за недели и месяцы. Он уже видел людей, которые могут стать его союзниками: Юрий Победоносцев, он уже шесть лет в ЦАГИ и увлечен идеями Цандера; Михаил Тихонравов, они знакомы по коктебельским слетам, вместе работали в ЦКБ и в ЦАГИ, он думает о ракете на жидких компонентах, уже собрал небольшую группу верных людей; наконец, их троица: Цандер, Черановский, Королев, их бесхвостка с жидкостными ракетными двигателями. Это уже что-то конкретное. Под эту работу можно требовать и денег, и материалы, и помещение. А все это нужно ему позарез.

Увлеченный мечтами о ракетоплане, Королев понимает, что сделать его так, как делали они «Коктебель», «Красную звезду» и даже СК-4, уже не удастся. Работа была слишком серьезной, и «домашнее КБ» в маминой квартире с ней не справится. КБ это теперь превратилось в «штаб». Вечерами на Александровской в комнате Королева собирались Цандер, Победоносцев, Тихонравов, Сумарокова, обдумывали, с чего начать.

— Если мы будем ждать, пока нашу организацию оформят и узаконят, мы прождем до лета, — говорил Королев. — Надо сделать по-другому. Прежде всего требуется найти помещение, где мы могли бы собираться и начать работу. То, что денег нет, не суть важно. Когда мы найдем помещение и начнем работать, мы скажем в Осоавиахиме: «Вот мы, мы уже существуем. Вот что мы уже сделали. Вот что собираемся сделать». Правильно?

Цандер грел о чайный стакан тонкие бледные пальцы и молча кивал. Потом сказал:

— Видите как, помещение будет найти довольно трудно... Кто нам даст помещение?

— Нам никто его не даст, — кипятился Королев. — И не ждите, Фридрих Артурович, что вам принесут ключи и скажут: «Въезжайте, ради бога». Помещение надо не ждать, а брать. Найти и брать...

Поиски помещения были организованы на «научной основе»: Королев разделил всю Москву на участки, и каждый получил свой район поисков. Никаких объявле-

ний не читали, справки не наводили, а просто ходили по улицам, по дворам, выспрашивали дворников. И вот здесь Королев вспомнил о подвале бывшего виноторговца в доме на углу Орликова переулка и Садово-Спасской, в котором работали конструкторы планерной школы МВТУ. Когда Королев пришел в подвал, там валялась только рваная оболочка стратостата, вытащить которую было довольно трудным делом. Но, главное, подвал был пуст, и из подвала выселить их не могли: Королев быстро разузнал, что формально подвал находился в ведении Осоавиахима. Теперь у них было помещение. Пусть запущенное, без света, но помещение!

Ремонтировали, белили, тянули проводку — все сами. И очень скоро полюбили его, этот холодный подвал, навсегда вошедший в историю космонавтики.

Все бывшие сотрудники московского ГИРДа единодушно утверждают, что точную дату его образования назвать трудно, потому что, как это ни парадоксально, ГИРД начал работать не только задолго до момента издания о нем приказа, но и до того, как отыскали подвал. Их объединила не бумага, не крыша, а мечты. Встречи Королева с Черановским и Цандером состоялись, и это уже было работой ГИРДа. В общем, к концу лета 1931 года московский ГИРД уже существовал. Но поскольку хроника любит точные даты, надо сказать, что первое документальное упоминание этой организации относится к 20 сентября 1931 года, когда секретарь группы писал о ней в письме к К. Э. Циолковскому:

> «В Москве, при бюро воздушной техники при НИСе ЦС Осоавиахима... наконец создана группа по изучению реактивных двигателей и реактивного летания. Я являюсь ответственным секретарем группы, именуемой, кстати, ГИРДом».

А приказ появился много позднее, 14 июля 1932 года. Приказ был длинный, со многими параграфами:

> § 1. «Придавая большое значение в деле развития народного хозяйства и укрепления обороноспособности СССР научно-исследовательским и опытно-экспериментальным работам по изучению и применению реактивных двигателей в системе Осоавиахима, сконцентрировать всю деятельность в данной области в Группе изучения реактивного движения — ГИРД...»

А деятельность уже давно сконцентрировалась.

§ 6. «Начальником ГИРДа (в общественном порядке) назначается С. П. Королев с 1 мая с. г. ...»

А он уже давно командовал.

17

Не многие у нас понимают, каким огромным делом может быть маленькое дело.

Ченнинг Поллок

О московском ГИРДе написано довольно много журнальных и газетных статей, ему посвящены главы и целые разделы книг. В некоторых публикациях можно даже проследить замаскированное соперничество с ленинградским ГДЛ, когда, как бы мимоходом, в одно касание, выясняются вопросы, «кто важнее», «кто больше сделал», вопросы, очень напоминающие дилемму раннего детства: кто сильнее, слон или кит?

Но и без сравнений с ленинградцами спектр оценок исторического значения ГИРДа достаточно пестр и широк. О нем говорят как о кузнице кадров будущего советского ракетостроения, говорят, что из семени ГИРДа, проклюнувшегося первыми советскими ракетами, выросла наша космонавтика.

Все это и так, и не так. ГИРД существовал примерно два года, за это время в нем, включая механиков, станочников и технический персонал, работало менее ста человек. Поэтому вряд ли справедливо говорить о «кузнице кадров». В послевоенные годы бурного развития ракетной техники в этой области работали инженеры-гирдовцы, которых можно пересчитать по пальцам. И путь из подвала на Садово-Спасской к стартовой площадке гагаринского корабля тоже не был прямым, связи между ними выражаются уравнениями сложными, да, впрочем, в истории и не бывает простых уравнений.

Наверное, значение ГИРДа в другом. Организация эта, равно как и ГДЛ, была тем порогом, перешагнув который слово становилось делом. ГИРД и ГДЛ обозначили конец бумажного века космонавтики. Шелест руко-

писей с невероятной правдой Циолковского обернулся звоном металла.

Да, в ГИРДе был запрограммирован корабль Гагарина, подобно тому как в одной клетке запрограммирован генетический код организма. В маленькой научно-технической ячейке энтузиастов-москвичей сконцентрировались почти все будущие направления развития ракетостроения и космонавтики. Здесь занимались конструкциями ракет, жидкостными двигателями и системами подачи компонентов, воздушно-реактивными и прямоточными двигателями, отрабатывали методику испытаний, конструировали наземный комплекс обслуживания, продумывали систему наблюдения и контроля за ракетой в полете и способы возвращения ее полезного груза на землю. Здесь занимались газовой динамикой, теплопередачами, материаловедением, химией горения, автоматикой, аэродинамикой сверхзвукового полета, даже тем, что впоследствии получило название космической медицины. В ГИРДе очень часто один инженер вел тему, которую через двадцать пять лет разрабатывал большой научно-исследовательский институт, иногда — не один институт. Вот эти институты и создали корабль Гагарина.

Наконец, ГИРД очень много дал советской космонавтике потому, что он очень много дал Сергею Павловичу Королеву. За всю свою жизнь Королев не переживал другого такого периода, как за эти два года — 1932—1933-й. Это было время необычайно интенсивного роста. В течение двух лет планерист, мечтающий приспособить к планеру никому не ведомый двигатель, превращается в крупнейшего специалиста в области ракетной техники, специалиста широкого научного кругозора, прекрасно видевшего перспективу и ясно представляющего себе дороги в будущее. За эти два года увлеченный конструктор «домашнего КБ» становится начальником целого научного центра, направляющим разнообразнейшую работу десятков людей. Именно в ГИРДе, по существу, впервые выявляются все таланты Королева-руководителя, Королева-организатора, таланты необыкновенные и редчайшие даже для нашей Родины, так богатой талантами. В ГИРДе Королев превращается в Королева.

И есть еще нечто в ГИРДе, и тут, в общем-то, совсем неважно, чем он занимался, ракетами или не ракетами.

Это дух ГИРДа, та атмосфера радостного творчества, объединяющего не только умы, но и сердца людей. Наверное, все чувствуют, что это такое, понимают, как это бывает, но немногим счастливцам удается испытать в жизни возвышенную радость общего горячего интереса к твоим делам, твоей собственной нетерпеливой увлеченности делами тех, кто рядом. Такое не забывается на всю жизнь. Не потому ли на торжественных и высоких встречах академик Королев раздвигал вдруг плотную стену героев, лауреатов, генералов, начальников наивысшего ранга и спешил обнять никому не известного человека, который когда-то очень давно паял ночами камеры сгорания в подвале на Садово-Спасской?.. Не потому ли так часто в наши дни собираются вместе седые гирдовцы — маленькая группа совсем уже немолодых людей, просеянная сквозь сита фронтов и больниц?..

Много лет спустя Герой Социалистического Труда, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники, профессор Михаил Клавдиевич Тихонравов так объяснял появление ГИРДа:

> «В 30-е годы перспективы развития авиации обозначились уже более четко и начали выявляться пределы применения винтомоторной группы. В поисках путей преодоления этих пределов ряд молодых деятелей авиации сосредоточил свое внимание на проблемах реактивного движения, приняв идеи Циолковского не столько из-за желания скорее лететь на Марс, сколько из-за стремления вообще летать выше, быстрее и дальше. У этих людей, кроме желаний и стремлений, уже был опыт работы в авиастроении, были за плечами свои осуществленные авиационные конструкции, задуманные конструкции и идеи в ракетной технике. Эти люди имели возможность опереться на авиационную промышленность как на реальную базу для работы над реактивными летательными аппаратами. Именно из этих людей вышел начальник ГИРДа Сергей Павлович Королев, в котором с выдающимся конструкторским талантом сочетались глубокая научная интуиция и блестящие организаторские способности...»

И все-таки желание лететь на Марс жило уже в каждом из них, и именно эта романтическая тяга к необык-

новенному вела их в эту странную организацию, где сначала даже денег не платили и требовали много работы, не давали продовольственных карточек и собирали деньги на токарные резцы. Толчок извне бывал самый разный. Для одного это случайно попавшая в руки брошюра Циолковского, для другого — восторг после лекции Цандера в Политехническом музее, для третьего — неистребимое любопытство. Ведь еще Джонатан Свифт писал, что «причина великих событий, как и источники великих рек, часто бывает очень мала».

Парадокс, но сила ГИРДа была в его слабости: никто не ждал никаких материальных благ, никто не приходил «подзаработать», все понимали, что насмешки над «лунатиками» не окончатся завтра, что славу это дело не принесет, что карьеру на нем не сделаешь. Человеку меркантильному, не по-хорошему расчетливому, тщательно строящему свою карьеру, нечего тут было делать. Тут не было ничего, кроме интересной работы.

И они работали.

Конструктор Виктор Алексеевич Андреев пришел утром в подвал и увидел сидящего над бумагами Цандера. Заметив Андреева, Фридрих Артурович спросил рассеянно:

— Что? Рабочий день уже кончился?

После этого Королев обнародовал устный приказ, согласно которому последний уходящий из руководителей бригад имел право уйти только вместе с Цандером.

Сварщик Андрей Архипович Воронцов сварил железную раму и в одиннадцать часов вечера ушел домой. Конструкторы Сергей Сергеевич Смирнов и Лидия Николаевна Колбасина в два часа ночи увидели, что раму надо переделать. Они пошли домой к Воронцову, разбудили его, втроем вернулись в подвал и к утру кончили работу.

Инженер Яков Абрамович Голышев сломал на катке ногу, лежал дома. Его товарищ инженер Андрей Васильевич Саликов каждый день носил ему расчетную работу.

Когда бухгалтер говорил девушкам-копировщицам: «Что вы тут сидите все вечера? Я же вам за это ни копейки не заплачу», — девушки отвечали:

— А мы для себя сидим, не для бухгалтерии!

Профсоюзная комиссия по борьбе со сверхурочной работой нагрянула в ГИРД, но сделать ничего не смогла. Объяснения были самые разные:

— Отрабатываю часы, потраченные на личные дела.

— Заканчиваю несделанную в договорный срок деталь.

— Это мой личный график, черчу для себя.

Конструктора Евгения Константиновича Мошкина исключили из комсомола, потому что он не пришел на два собрания. А не пришел он потому, что работал все вечера в ГИРДе. Когда его вызвали на бюро, он молчал: ГИРД был организацией секретной и рассказать, где он был, Мошкин не мог.

Да, была секретность, пропуска, сидел вахтер. Самоотверженность и молодой энтузиазм невольно порождают представление о некоем веселом анархизме, радостной кружковщине, а между тем, нисколько не подавляя этот энтузиазм, Королев с помощью ему одному известных методов сумел очень быстро облечь его в рамки серьезного учреждения и по форме, и по существу. Были планы и приказы, входящие и исходящие бумаги, сидел секретарь, и по личным делам к начальнику ГИРДа надо было записываться на прием. Никакого панибратства, никакой фамильярности. Между собой некоторые были на «ты», но руководителей все звали только по имени и отчеству, разве что девушки между собой, шепотком называли Победоносцева «Юрочкой», а Королева — «Серенькой». В свою очередь, и руководители никогда не называли своих подчиненных (если они не были просто друзьями) только по имени. Казалось бы, не такой это важный вопрос, кто как кого называл, но он иллюстрирует мир человеческих отношений ГИРДа, в котором молодой энтузиазм прекрасно сочетался с дисциплиной и уважением. Рецепт этой психологической смеси, выработанный в ГИРДе, Сергей Павлович неизменно использовал всегда и везде.

Большинство сотрудников ГИРДа, в том числе и сам Сергей Павлович Королев, вначале работали в подвале на общественных началах по вечерам. Первая группа обитателей подвала была совсем маленькая — десятка полтора людей, но выросла она очень быстро: новому делу из своей калужской дали неожиданно, как капитан Немо из-под воды, очень помог К. Э. Циолковский. На последних страницах и обложках своих брошюр Константин Эдуардович имел обыкновение публиковать наиболее интересные из присланных ему писем. В книжечке «Стратоплан полуреактивный» он опубликовал то самое письмо

И. П. Фортикова, в котором тот сообщал об организации московского ГИРДа. Так о ГИРДе узнали читатели Циолковского — как раз те люди, которым и был нужен ГИРД, которые и были нужны ГИРДу. К весне 1932 года определилось его ядро: Ф. А. Цандер, С. П. Королев, М. К. Тихонравов, Ю. А. Победоносцев. Вместе с Ф. А. Цандером пришел из ЦАГИ очень талантливый инженер Александр Иванович Полярный. В ЦАГИ нашел Цандера, чтобы рассказать ему о недавней поездке к Циолковскому, студент Леонид Константинович Корнеев и тоже оказался в один прекрасный вечер на Садово-Спасской. Королев переманивал своих старых знакомых по планерным делам, по работе в ЦКБ и ЦАГИ: Николая Александровича Железникова, Александра Васильевича Чесалова. Владимир Николаевич Галковский, Евгений Маркович Матысик и Виктор Алексеевич Андреев работали еще дома у Королева и, разумеется, тоже пришли в ГИРД. Так постепенно подвал заселялся, благо штатное расписание не препятствовало этому, поскольку штатного расписания не существовало. С каждым, кто хотел работать в ГИРДе, Королев вел на Никольской, где размещался оргмассовый отдел, пространные беседы, выяснял, кто такой, что умеет, где работал и почему хочет заниматься ракетами. Всегда спрашивал о заработке и честно предупреждал: «У нас столько не заработаете».

Ветераны ГИРДа вспоминают, что злые языки расшифровали ГИРД как Группу инженеров, работающих даром. В названии этом было два смысла: и денег не платили, и никакого прока от работы нет. Однако это не так. Денег не платили в тот период, когда ГИРД был еще чистой самодеятельностью. Потом Осоавиахим, узаконивший ГИРД и заинтересованный в его укреплении, начал платить деньги, но очень небольшие, заработная плата была значительно ниже, чем, например, в ЦАГИ. С ордерами на промтовары и продовольственными карточками тоже было много хлопот, то не давали, то давали вдруг, как командированным, на пятидневку. Однако никому и в голову не приходило что-то требовать у Королева, а если и слышался ропот недовольства, то только в адрес снабженцев.

Начинать пришлось в буквальном смысле с пустого места: поначалу все оборудование состояло из ручного точила, которое подарили им друзья из ЦАГИ. Начальник производства ГИРДа Г. П. Бекенов вспоминает:

«Ни на оборудование, ни на материалы и ни на что вообще не было у нас ни лимитов, ни фондов. И все-таки...

Сначала приносили из дома кто что мог: молотки, напильники, клещи, пилы и прочее. А потом понемногу, благодаря изворотливости руководства, т. е. начальника ГИРДа С. П. Королева, стали добывать все необходимое...

По ходу развития работ возникла необходимость в приобретении маломощного токарного станка «Комсомолка». Без него все встает. На заводах я все чаще стал получать отказы в ответ на просьбы изготовить мелкие детали. Но, сколько ни бились, не могли добыть станка. И вот однажды собрались мы в кабинете Королева. Сергей Павлович говорит:

— А что, друзья, если бы прийти в кабинет какого-нибудь высокого начальника вот в такой гимнастерке (мы носили тогда осоавиахимовские гимнастерки), а на петлицах были бы следы «шпал»? Наверное, и разговоры были бы другие, а? В «шпалах» сила!

И вот дня через три после этой беседы я выходил из Наркомтяжпрома с душой, переполненной неизмеримой радостью. В руках у меня были документы на получение токарного станка «Комсомолка», а на выгоревших голубых петлицах гимнастерки были... следы «шпал».

Старший инженер, а затем начальник бригады ГИРДа [. К. Корнеев описывает такой случай:

«Заканчивали производство реактивного двигателя с ребрами охлаждения, причем отдельные детали нужно было паять только серебром. Серебра не было, да и денег в кассе ГИРДа не было. Как быть? Что делать? Но никто не пал духом из-за этого. На следующий день, не сговариваясь между собой, многие принесли серебро из дому: кто серебряную чайную ложку, кто крестик, а кто серебряную стопку. Все эти серебряные «детали» тут же расплавили в тигле, камера была запаяна и хорошо прошла огневые испытания».

Королев понимал, что вопросы снабжения можно решить, только вырвавшись из порочного круга: нет инстру-

ментов и материалов — нечем работать — не выполняются планы — нет результатов — неясно, зачем надо давать инструменты и материалы и надо ли вообще их давать. Требовалось во что бы то ни стало показать себя в деле, убедить других, что игра их стоит свеч, что все задуманное действительно серьезно.

В январе 1932 года Сергей Павлович вместе с Ф. А. Цандером и Ю. А. Победоносцевым в деталях обсуждает вопрос об установке нового двигателя ОР-2 на планере и хлопочет о передаче ГИРДу бесхвостки Б. И. Черановского БИЧ-11. Планер этот с трапецевидным в плане крылом, переданный в феврале Королеву, сразу получил новое название РП-I — первый ракетоплан.

Но до его полета было еще далеко. Несмотря на колоссальную работоспособность Цандера, двигателя, по существу, еще не было. Королев торопил Фридриха Артуровича, но он понимал, что потребуются еще многие недели и месяцы, прежде чем планер превратится в ракетоплан. Не под силу было даже Цандеру справиться с этой задачей в одиночку. Нужны были специалисты, не энтузиасты межпланетных полетов, без колебаний готовые стартовать на Марс, а люди, умеющие оценить тепловые потоки и подсчитать потери давления в гидравлических системах. Королев ясно представляет: если уже сегодня так нужны знающие люди, как же будут нужны они завтра! Из ГИРДа идет письмо в Калугу, Циолковскому:

> «Не согласитесь ли Вы быть консультантом у нас?.. Пришлите мне побольше Ваших ценных брошюрок и оставайтесь уверенным, что они окажутся у тех, кто посвящает... свои силы продолжению дела, столь гениально Вами начатого 37 лет назад... Не осуждайте, что мы форсируем и не следуем Вашему мудрому совету работать последовательно».

Приехавший из Ленинграда профессор Н. А. Рынин прочел 28 ноября 1931 года большую лекцию перед аудиторией Военно-воздушной академии. Лекция называлась «Реактивный полет» и сопровождалась многочисленными диапозитивами, но ведь одна ласточка не делает весны. Ф. А. Цандер и С. П. Королев организуют в начале 1932 года инженерно-конструкторские спецкурсы по ра-

кетной технике. Цандер составляет подробный план занятий. Королев договаривается с лучшими специалистами о лекциях. Занятия начались на Ильинке, в помещении отдела авиации ЦС Осоавиахима.

В. П. Ветчинкин читает курс динамики. Профессор Б. С. Стечкин рассказывает о своих последних работах по теории воздушно-реактивных двигателей. Именно этот курс Стечкина станет руководством для расчета первых в мире ВРД. На спецкурсах читают лекции Б. М. Земский, Н. А. Журавченко, В. В. Уваров. Королев доволен: это уже нечто более серьезное, чем витрина с лунным пейзажем на Тверской!

Сергей Павлович чрезвычайно внимательно относился к вопросам пропаганды и популяризации ракетной техники. Статьи и книги о межпланетных полетах и жизни среди звезд сделали свое дело: остановили внимание, привлекли, заинтересовали. ГИРД означал новый период в прогрессе ракет, и время это требовало новых книг и статей, формирующих общественное мнение в направлении, для этого прогресса наиболее выгодном. Насколько серьезно думал об этом Королев, видно из его письма Я. И. Перельману, написанного в конце июля 1932 года:

«Многоуважаемый Яков Исидорович!

Простите, что так долго молчал, но дела меня так одолели, что нет ни минуты свободной...

Несмотря на большую нагрузку по линии разных экспериментальных работ, все мы очень озабочены развитием нашей массовой работы. Ведь несомненно, что базироваться только на военную современную засекреченную сторону дела было бы совершенно неверно. В этом отношении хорошим примером нам может послужить развитие нашего Гражданского воздушного флота. Ведь прошло только 1,5—2 года, а как далеко и широко развернулось дело, как прочно сложилось общественное мнение! Поэтому нам надо не зевать, а всю громадную инициативу мест так принять и направить, чтобы создать определенное положительное общественное мнение вокруг проблемы реактивного дела, стратосферных полетов, а в будущем и межпланетных путешествий. Нужна, и конечно, в первую голову, и литература. А ее нет, исключая 2—3-х книжек, да и то не всюду имеющихся.

Мы думаем, что вполне своевременно будет издавать целую серию (10—15 шт.) небольших популярных книжечек по Р. Д. *, причем в каждой книге осветить какой-либо один вопрос, например: «Что такое Р. Дв.», «Топливо для РД», «Применение Р. Дв.» и т. д., популярных и в то же время технических книг, в дальнейшем могущих быть заменены серией более специальной литературы.

Вообще у нас слишком много написано всяких сложных и несложных вещей и расчетов о том, как будет межпланетный корабль приближаться к Луне и что с ним будет происходить на пути и т. д., а вот для кружковца-гирдовца, жаждущего поучиться, поработать, — для него материала абсолютно нет. В письме приходится писать очень сжато, но, я думаю, что Вы поняли мою мысль. Мне очень хотелось бы знать Ваше мнение по этому вопросу и ту конкретную форму, в какой Вы себе представляете такого типа литературу. На кого она должна быть рассчитана главным образом, темы, размеры и пр. Может быть, и Вы согласились бы принять участие в этой работе и написать кое-что?

Вы знаете, наверное, что предположено праздновать юбилей Циолковского. Когда это будет точно, я не знаю, но пока что находятся люди, которые прямо-таки заявляют, что празднование этого юбилея нецелесообразно, что, мол, оно поставит в несерьезное положение всех работников Р. Д. и т. п., что празднование не следует делать и т. д. К сожалению, все это говорится людьми, имеющими достаточно большой вес, чтобы с ними не считаться.

Мнение ГИРДа в этом деле будет решающим, и поэтому мне очень хотелось бы знать мнение Ленинграда и, в частности, Ваше, многоуважаемый Яков Исидорович...

Сейчас ставят вопрос о созыве Всесоюзного съезда по Р.Д., но я еще очень неясно представляю себе вопросы и задачи, стоящие перед таким съездом. Не преждевременно ли?

Всего наилучшего.

Искренне уважающий Вас

С. Королев».

* Ракетные двигатели.

В письме Королев мельком упоминает о возможной прикладной стороне дела, которым он занимается.

При всем скептическом отношении к ракетной технике в те годы были люди, которые могли представить себе ее великое будущее и делали все возможное, чтобы будущее это приблизить. Одним из таких людей был Михаил Николаевич Тухачевский.

Назначение М. Н. Тухачевского в мае 1928 года командующим войсками Ленинградского военного округа сыграло большую роль в организации исследований в области ракетной техники. Открытая в июне того же года при военном научно-исследовательском комитете РВС СССР Газодинамическая лаборатория (ГДЛ) находилась все время под изучающим взглядом Тухачевского, внимательно следившего за ее успехами и неудачами. Конечно, не без ведома Тухачевского издан 25 июля 1930 года и приказ, закрепляющий передачу ГДЛ в ведение военного ведомства.

19 июня 1931 года М. Н. Тухачевский назначается заместителем председателя Революционного военного совета (РВС) и начальником вооружений РККА. Моментально, 15 августа 1931 года лаборатория ленинградцев переходит в ведение начальника штаба НВ * РККА, по существу, поступает в распоряжение Тухачевского.

В Москве Михаил Николаевич узнает об образовании ГИРДа. Он понимает, что новое дело нуждается в поддержке, но принять его под свое крыло сложнее, чем ГДЛ. Газодинамическая лаборатория исторически складывалась как организация военная. Еще в 1921 году Н. И. Тихомиров начал в Москве работы над ракетными снарядами с бездымным порохом под началом военного ведомства. ГИРД корнями уходил в Осоавиахим, и отбирать у Осоавиахима эту едва созданную им группу было не совсем удобно. У Тухачевского был другой план: не забирать ГИРД у Осоавиахима, а сменить вывеску — создать на базе ГИРДа новый серьезный научный центр.

Сергей Павлович Королев начиная с конца 1931 года поддерживал самые тесные контакты с Тухачевским, ко-

---

* Начальник вооружения.

торый сразу оценил необыкновенную энергию молодого руководителя московских ракетчиков. Тогда же рождается мысль о создании научного центра — реактивного института. В 1932 году мысль эта начинает развиваться и конкретизироваться. 1 февраля 1932 года на заседании Управления ВВС РККА слушается доклад ГИРДа. В дневнике Ф. А. Цандера за 1932 год есть короткая строчка: «Поездка на засед. у т. Тухачевского...» Речь идет о большом совещании 3 марта, посвященном проблемам развития ракетной техники, под председательством М. Н. Тухачевского в РВС, на которое Михаил Николаевич пригласил не только начальников технических управлений (авиация, артиллерия, химия и пр.), но и представителей Осоавиахима. На заседании были ведущие сотрудники ГИРДа, приехали и товарищи из ГДЛ. Королев сделал доклад, который был выслушан с одобрительным вниманием, после чего Тухачевскому было уже нетрудно приступить к выполнению своего плана: на заседании было принято решение о необходимости создания реактивного научно-исследовательского института, который бы стал головной организацией в области ракетной техники. Предложение создать реактивный институт горячо поддержали ленинградцы. 8 апреля 1932 года в докладной записке ЛенГИРДа, подписанной В. В. Разумовым, Н. А. Рыниным, М. В. Мачинским, Я. И. Перельманом, Б. С. Петропавловским и другими, высказывается пожелание об организации подобного института. Тогда же Газодинамическая лаборатория разрабатывает проект положения о Газодинамическом научно-исследовательском институте.

Дело завертелось. В конце апреля М. Н. Тухачевский докладывает К. Е. Ворошилову свои соображения о создании единого ракетного центра. После обсуждения доклада Михаила Николаевича принимается решение внести этот вопрос на обсуждение Совета Труда и Обороны (СТО). Уже 16 мая Тухачевский представил председателю СТО подробный доклад о новом институте с перечнем вопросов, которыми он должен заниматься, и сметой. В докладе Тухачевский, заглядывая на четверть века вперед, отмечает, что ракетный принцип в артиллерии создает неограниченные возможности бросания артиллерийских снарядов любых мощностей на любое расстояние, а в авиации «повлечет за собой резкое увеличение скоростей полета и поднятие потолка

самолетов в стратосферу и в конечном итоге разрешит задачу полетов в стратосферу». В докладе Тухачевский дает высокую оценку работам ГИРДа и ГДЛ, он пишет, что «результаты работы этих организаций уже на сегодняшний день дают все основания делать выводы о серьезных практических перспективах по применению реактивного двигателя в военном деле. Однако ни средства, ни возможности, ни методы работ ГДЛ и ГИРДа не обеспечивают в их настоящем виде скорейшего и полного разрешения реактивной проблемы в части ее практического приложения к военной технике. На основе имеющихся достижений необходима скорейшая организация широкой научной и экспериментальной базы для продолжения этих важнейших работ в форме Реактивного Института или другого какого-либо научно-исследовательского учреждения». Тухачевский даже предлагает «отнести строительство Реактивного Института к числу ударных строек».

22 июня комиссия обороны поручила другой специальной комиссии, в которой был и Тухачевский, рассмотреть это предложение. Рассматривать особенно было нечего, все и так было ясно, и 5 июля эта специальная комиссия представила в СТО свое постановление об организации института. Через 20 дней это постановление было возвращено на доработку. Теперь требовалось рассмотреть вопрос о строительстве, сроках строительства, размерах ассигнований. Собрать дополнительно расширенную комиссию, составленную из очень занятых людей, к тому же не до конца представляющих важность вопроса, который им предстояло решить, было трудно. Дело застопорилось.

Предвидя возможность такого варианта, М. Н. Тухачевский еще на мартовском совещании в РВС поставил вопрос о создании производственной базы для ракетных исследований, которую назвали «Опытным ракетным заводом ЦГИРД». Приказ о создании опытного завода был подписан председателем ЦС Осоавиахима Робертом Петровичем Эйдеманом 25 апреля 1932 года. Этот момент иногда связывается с датой рождения ГИРДа, хотя к тому времени новорожденный если и не умел еще ходить, то на ногах уже стоял.

Опытный завод — это все тот же подвал на Садово-Спасской. Внешне ничего не изменилось, разве что со снабжением стало полегче: как-никак завод...

Этот подвал существует до сих пор. Истертые ступени железной лестницы приведут вас в длинный коридор. Сейчас тут многое изменилось, перестроилось, но и теперь без труда можно представить себе скрипучую дверь направо, где помещались мастерские. К долгожданной «Комсомолке» постепенно прибавлялись другие станки, пусть старенькие, разбитые, но все-таки станки. Неподалеку был ручной горн, а дальше так называемые лаборатории, где работали с фосфором, пробовали поджигать металлическое топливо. Слева от лестницы — комнаты сотрудников. Отдельный кабинет с крошечной приемной был только у Сергея Павловича. Остальные сидели побригадно.

Королев, безусловно, обладал редким даром подбора и расстановки людей. Позднее, уже в «космические» годы, когда что-нибудь не получалось, он говорил: «Давайте пересаживаться», понимая под этим новый вариант расстановки сил. Структура ГИРДа — это первый самостоятельный организационный набросок Королева, в котором, однако, уже видна рука мастера.

Во главе ГИРДа стоял технический совет — коллегиальный орган, решающий все общие вопросы и составленный из ведущих специалистов. В техсовет входили: С. П. Королев, Ф. А. Цандер М. К. Тихонравов, Е. С. Щетинков, Л. К. Корнеев, Ю. А. Победоносцев, А. В. Чесалов, Н. И. Ефремов и Н. А. Железников. Далее вся группа изучения реактивного движения подразделялась на четыре бригады. Бригадой руководил начальник бригады, которому подчинялись несколько инженеров и, что очень важно, механики, постоянный и известный круг обязанностей которых способствовал быстрому росту их квалификации.

Во главе первой бригады стоял Фридрих Артурович Цандер. Основными его помощниками были Л. К. Корнеев и А. И. Полярный. Они занимались главным образом отработкой двигателя ОР-2 и созданием жидкостной ракеты.

Второй бригадой руководил Михаил Клавдиевич Тихонравов. Тихонравов был старше Королева на шесть лет. Прямо из армии в 1920 году пришел он в Институт Красного воздушного флота, который позднее был переименован в Военно-воздушную академию и был в числе ее первых выпускников. С 1927 года он работает на разных авиационных заводах, вместе с А. А. Дубровиным и

В. С. Бахмистровым строит планеры. С Королевым Тихонравова познакомил Коктебель. Потом вместе они работали в ЦКБ. Однажды Михаил Клавдиевич, который по собственной инициативе уже занимался ракетными двигателями, услышал, что в Ленинграде существует секретная ракетная организация — ГДЛ. Никак не мог расшифровать ее названия, все думал, что Л — это Ленинград. Он очень хотел заниматься ракетами, но не знал, как связаться с таинственной ГДЛ. В этот момент и встретил он Королева, который рассказал ему об идее ГИРДа.

— Имей в виду, я хочу у вас работать, — сказал Тихонравов.

— Отлично! — обрадовался Королев. — У нас уже Цандер, Победоносцев, Чесалов. Ищем помещение. И ты ищи. Лучше всего церковь, там стены толстые, взрывать удобнее...

В подвал к Королеву Тихонравов пришел одним из первых. В бригаду Тихонравова входили талантливые инженеры: В. С. Зуев, Ф. Л. Якайтис, Н. И. Ефремов, вскоре ставший (после Л. К. Корнеева) парторгом ГИРДа. Эта бригада занималась созданием жидкостных ракет.

Начальником третьей бригады стал Юрий Александрович Победоносцев. Он работал в ЦАГИ и тоже занимался планеризмом. Книги Я. И. Перельмана увлекли Победоносцева и скоро, встретившись с Цандером и Королевым, он стал одним из самых горячих и нетерпеливых энтузиастов ракетного дела. ЦАГИ категорически не отпускал Победоносцева в ГИРД. Тогда он сумел призваться в армию и был зачислен в стрелковый полк, откуда после вмешательства М. Н. Тухачевского был откомандирован для прохождения воинской службы в ГИРДе. Здесь Победоносцев был начальником бригады, но в армии числился рядовым и получал красноармейский паек.

С Победоносцевым работали инженеры В. Е. Лисичкин, В. А. Тимофеев, М. С. Кисенко, Г. И. Иванов. Они занимались пороховыми ракетными снарядами, прямоточными и пульсирующими двигателями.

Наконец, четвертой бригадой руководил сам Сергей Павлович Королев. С ним работали Е. С. Щетинков, А. В. Чесалов и Н. А. Железников. Главной темой четвертой бригады был ракетоплан РП-1.

Королев был очень увлечен ракетопланом. Планер БИЧ-11 был сравнительно небольшим: 3,1 метра длиной, 12,1 метра размах крыла. Весил всего 200 килограммов. Королев продумал программу облета РП-1 еще до того, как на нем поставят ракетный двигатель. Просто Королеву очень хотелось полетать на планере, а тут полетам легко можно было придать «деловой» вид, подкрепленный документально: Сергей Павлович после каждого полета составлял подробный отчет.

В дневнике Ф. А. Цандера 22 февраля 1932 года отмечено: «Участвовал при полетах самолета РП-1»... Королев вытащил Фридриха Артуровича на станцию Первомайская, где помещался аэродром Московской школы летчиков, чтобы продемонстрировать ему свое летное искусство.

Планер отрывался от земли тяжело, даже после того, как из носа вынули балласт — мешок с песком. Королев летал девять раз, поднимаясь не выше десяти метров, делал развороты и был совершенно счастлив. Цандер замерз и никак не мог понять, зачем он, собственно, приехал.

Весной Королев еще дважды летал на амортизаторах, а потом у него появилась новая идея: попробовать полетать на РП-1 с поршневым мотором. Он раздобыл очень изношенный двухцилиндровый двигатель «Скорпион», вместе с Евгением Сергеевичем Щетинковым сделал расчет подмоторной рамы, механики установили на ней двигатель. Королев арендовал ангар в районе станции Трикотажная, неподалеку от Химок, и начал испытания. Первая попытка взлететь оказалась безуспешной: самолет не двинулся с места, хотя мотор работал на полную мощность. Мотору помогали резиновым амортизатором, потом двумя амортизаторами, которые изо всех сил тянули двадцать человек. Как записано в донесении Королева, «в момент, когда самолет тронулся с места, мотор заглох». Наконец РП все-таки взлетел кое-как и протянул с полкилометра на высоте метров пять. Потом мягко спланировал на мокрый луг.

Королев не успокоился. В течение недели он еще дважды пытается поднять РП-1 с мотором в воздух. Однако «Скорпион» был точно заколдован: он хорошо работал на земле, но, как только Королев отрывал машину буквально на считанные сантиметры, мотор глох.

Казалось бы, из всей серии этих испытаний можно было сделать только один вывод: «Скорпион» никудышный мотор, но анализ поведения бесхвостки в воздухе, случай с балластом — все это заставило Сергея Павловича еще раз задуматься над некоторыми важными конструкторскими проблемами. В статье «Данные для подсчета весов», опубликованной в журнале «Самолет», Королев пишет:

> «Основная задача конструктора — возможно более точно выдерживать при постройке намеченные им веса».

Это пожелание 1932 года в 60-х годах, когда проектировались космические корабли и межпланетные станции, становится девизом и законом. Словно для будущих конструкторов «Востоков» и «Союзов» писал он тогда:

> «Многие метры троса, десятки валиков, болтов, шурупов, заклепок и т. д. у планера, многочисленные трубки и трубочки, краны, ниппельные соединения, хомутки, приборы и пр. у самолета — все это вместе взятое — килограммы и килограммы веса, которые вдруг «неожиданно» появляются, когда уже машина готова.
>
> ...Никакие «прикидки на глаз», если только на них и базироваться, никогда не дадут конструктору гарантии в получении на практике намеченного им веса машины».

Среди всех забот ГИРДа Сергей Павлович выкроил время, чтобы съездить в Ленинград, посмотреть, как работают в ГДЛ. В марте ленинградцы были в Москве, заходили в подвал на Садово-Спасской. Цандер долго беседовал с Валентином Петровичем Глушко — он был конструктором жидкостных двигателей в ГДЛ. В Ленинграде опыты с ЖРД * шли уже широко, со многими моделями. Но более работ В. П. Глушко интересовали Королева эксперименты другого сотрудника Газодинамической лаборатории — В. И. Дудакова, который испытывал на самолетах пороховые ускорители. Это было похоже на ра-

* Жидкостный ракетный двигатель.

кетопланер, и Королеву очень хотелось узнать, насколько перспективны пороховые двигатели и не ошибается ли он, делая главную ставку на ОР-2.

Ленинградцы обосновались в местах исторических: в Иоанновском равелине Петропавловской крепости. Здесь под тяжкими каменными сводами ревели ЖРД Глушко. Дудаков разместился на Комендантском аэродроме. Ему откомандировали бомбардировщик ТБ-1, на котором и были установлены ускорители. Королев сам летал на этом самолете, все испытал «на себе». Безусловно, работа Дудакова была очень перспективна. Можно было увеличить загрузку, резко сокращались площадки, потребные для взлета. Но это был совсем не ракетопланер. Это были именно ускорители, а ему нужен был двигатель. Вернувшись в Москву, еще активнее начал он помогать Цандеру.

Фридрих Артурович окончательно перебрался в подвал накануне первомайских праздников. В конце мая он несколько вечеров обсуждал с Сергеем Павловичем планы будущих работ. Королев кивал и соглашался. Только когда Цандер предложил купить водолазный костюм, он стал возражать:

— Нет, Фридрих Артурович, на костюм сейчас денег нет...

— Видите как, — наступал Цандер, — костюм все равно необходим. Наша ракета может опуститься на воду. Как мы ее будем доставать?

Королев понимал, что дело не в водолазном костюме. Рано или поздно им придется думать о скафандре для высотных полетов, и пообещал купить костюм. Правда, после того как будет ракета.

Все лето провел Цандер в подвале, благо нежарко там было, руководил работой своей бригады, готовил испытания ОР-1, заканчивал расчеты по ОР-2. Сидя за своей древней пишущей машинкой или с большой полуметровой логарифмической линейкой в руках, он умел совершенно отключаться от всего окружающего, ничего не видел, не слышал голосов, полностью терял представление о времени. Многим казалось, что в часы работы бледное лицо этого человека как бы светилось...

После окончательной корректировки всех планов 10 июля 1932 года гирдовцы были приглашены в ЦС Осоавиахима на заседание к Р. П. Эйдеману. Результатом

доклада С. П. Королева председателю Центрального совета Осоавиахима и явился тот запоздалый приказ от 14 июля со многими параграфами, в котором Сергей Павлович назначался начальником ГИРДа.

Сообщение о замечательном полете Огюста Пиккара и его ассистента Козинса в стратосферу подхлестнуло нетерпение Королева. Пиккар стартовал близ Цюриха и, достигнув высоты 16 201 метр, сел в Италии. В конце августа — начале сентября Королев испытывает второй экземпляр РП-1, уже без мотора. Неверно установленные рули высоты мешают ему подняться на высоту более четырех метров. Рули переделывают, но теперь нос задирается вверх. Наконец все отрегулировано, и Королеву, а затем пилоту Романову удается подняться метров на 40—50. Результат весьма скромный, но Сергей Павлович доволен. «Самолет РП-1 № 2 без мотора обладает всеми видами устойчивости и маневренности», — записывает он в очередном донесении.

В сентябре вместе с женой Королев уезжает в Крым. Лялю, после того как стала она его женой, не отпускали в Москву очень долго, и Сергею даже пришлось опять ехать в Донбасс скандалить. В Москву она переехала окончательно в декабре 1931 года. Жили в квартире Баланиных на Александровской, все в том же «домашнем КБ». Мария Николаевна встретила молодую невестку хорошо. Они знали друг друга уже лет семь, и Ксана ей всегда нравилась.

Зимой редкий вечер проводил Сергей с молодой женой — уж очень много дел было теперь у него. И тогда еще обещал он ей непременно, что летом они поедут вдвоем в Крым, обязательно, хоть трава не расти! Поездка все откладывалась, отодвигалась то неотложными делами в Осоавиахиме, то важными заседаниями, совещаниями, то полетами на новом РП, и уехали они в Севастополь только в сентябре. Откуда было знать Ляле, что в оттяжках этих была у Сергея своя невинная корысть: 10 октября в Коктебеле открывался VIII Всесоюзный слет планеристов.

Восьмому слету придавали большое значение. Это было не только спортивное состязание, но событие политическое. Осоавиахим, комсомол и профсоюзы приняли специальное решение о развертывании планеризма и превращении его в «массовый авиационный спорт трудящихся». Нарком К. Е. Ворошилов в своем приветствии слету пи-

сал, что «...состязания в Коктебеле ярко подчеркивают то огромное значение, которое планерный спорт имеет в деле подготовки отважного, смелого, находчивого воздушного бойца». Пришли приветствия от председателя ЦС Осоавиахима Р. П. Эйдемана и члена РВС, начальника ВВС РККА Я. И. Алексниса. Впервые в Феодосии выходила даже специальная газета «Самолет на VIII планерном слете».

На слет привезли 22 планера, из них было много совершенно новых, ранее неизвестных. Называли имена молодых конструкторов из Харькова, Саратова. Героем слета опять стал Василий Степанчонок, которого в печати называли лучшим летчиком-планеристом. На этот раз Степанчонок перелетел на планере Г-9 из Москвы в Коктебель, прицепившись к самолету У-2, который пилотировал конструктор этого планера Владислав Константинович Грибовский.

Королев летал на своей «Красной звезде», но никаких рекордов не установил, впрочем, он и не собирался их устанавливать. Просто хотелось полетать, увидеть снова любимые места. Но уже через несколько дней стало тянуть его в Москву. Теперь было у него в Москве свое дело, о котором ни на минуту не мог забыть он ни в Севастополе, ни в Коктебеле. Ни солнце, ни море, ни дали степного Крыма, распахнувшиеся с высоты, не могли отвлечь мысли его от подвала на Садово-Спасской, и однажды вечером он вдруг сказал Ляле:

— Поедем завтра в Москву, а?

18

> У каждого есть перед глазами определенная цель, — такая цель, которая, по крайней мере ему самому, кажется великой и которая в действительности такова, если ее признает великой самое глубокое убеждение, проникновеннейший голос сердца...
>
> Карл Маркс

Когда Циолковского приглашали в Москву, он всегда отказывался, ссылался на недомогание, слабость, старость, глухоту, а был просто отчаянный домосед вроде Ньютона, всякая дорога пугала его, со страхом думал он о гости-

ницах, обо всем этом ужасно непривычном быте, когда не знаешь, где и как будешь есть, на чем спать... Поэтому торжественные заседания в Москве и Ленинграде, посвященные 75-летию Константина Эдуардовича, прошли без юбиляра: Циолковский, несмотря на все уговоры, остался дома. Но в конце ноября приехать все-таки пришлось: Михаил Иванович Калинин в Кремле вручил К. Э. Циолковскому орден Трудового Красного Знамени. Циолковский был взволнован. Приняв орден, тихо, почти доверительно сказал Калинину:

— Я могу отблагодарить правительство только трудами. Благодарить словами нет никакого смысла...

Сергей Павлович все дни, что был Циолковский в Москве, виделся и беседовал с ним. Но как только заговаривал Королев о действенной помощи ГИРДу, Циолковский переводил разговор на брошюры и статьи, опять жаловался на немощь и старость. Он действительно был уже глубоким стариком, и Королев понял, что, кроме общих советов и авторитетного представительства, Циолковский уже ничего не может дать им. Королев пригласил его на Садово-Спасскую, но Циолковский не приехал...

Зато приехал М. Н. Тухачевский. Это было и знакомство, и своеобразная ревизия: с августа 1932 года УВИ * выплачивало ГИРДу деньги. Осоавиахим только радовался: все-таки Тухачевский был «побогаче» Эйдемана. Королев предупредил о визите замнаркомвоенмора и дал понять, что надо показать «товар лицом». Когда Тухачевский и сопровождавшие его командиры из УВИ спустились в подвал, тут была исключительно деловая обстановка. Отглаженные инженеры в чистых рубашках склонились над своими расчетами, пылал горн, гудели станки, все, что могло сверкать и звенеть, сверкало и звенело. Было шумно и душно. Тухачевский уже знал от Королева, что подвал неудобен для работы, но, откровенно говоря, не ожидал, что им приходится так туго. Он обошел все бригады, посмотрел схемы и графики, чертежи ракеты 07, внимательно, не торопясь выслушал объяснения, задавал вопросы по устройству кислородного насоса, двигательной установки. Было видно, что Михаил Николаевич умеет читать чертежи. Он сразу схватывал общую идею, а если чего не понимал, тут же спрашивал.

* Управление военных изобретений.

Цандер рассказывал ему о двигателе ОР-2, потом, забыв о предупреждениях Королева, заговорил о своем сокровенном — о Марсе. Тухачевский слушал очень серьезно, потом сказал:

— Да, да, полеты к планетам будут не скоро, но думать об этом надо...

Осмотром он остался доволен, обещал помочь с организацией испытательной базы: подвал был явно непригоден для проведения экспериментов. В шефскую комиссию по осуществлению изобретений Циолковского Тухачевский написал такое письмо:

> «В Москве работает в системе Осоавиахима организация «Мосгирд». Специальная группа инженеров этой организации интенсивно работает над конструированием ракетных моторов на жидком топливе, причем часть моторов уже имеется в рабочих чертежах, подлежащих срочному осуществлению. Эти работы, связанные с изобретениями Циолковского К. Э. в области ракеты и межпланетных сообщений, имеют очень большое значение для Военведа и СССР в целом.
>
> Ввиду особой специфичности ракетных моторов совершенно необходимо иметь при Мосгирде небольшую опытную механическую мастерскую для их изготовления.
>
> Прошу... принять все меры по линии общественности к оказанию действительной помощи Мосгирду в отношении предоставления ему оборудования НКТП *. Мосгирд же, как малоизвестная организация, несмотря на ряд принятых мер, получить до сего дня оборудования не могла.
>
> Зам. Наркомвоенмора и председателя РВС СССР
>
> Тухачевский».

Но Тухачевский понимает, что несколько лишних станков в подвале ГИРДа — это полумера. 10 декабря 1932 года он снова говорит о необходимости создания ракетного научно-исследовательского центра и просит ускорить решение этого вопроса.

Как раз в декабре и начинаются в ГИРДе горячие деньки. За неделю до Нового года был наконец закончен

* Народный комиссариат тяжелой промышленности.

монтаж долгожданного двигателя ОР-2. С. П. Королев, Ф. А. Цандер, инженеры Л. К. Корнеев и А. И. Полярный, механик Б. В. Флоров и техник-сборщик В. П. Авдонин с торжественностью дипломатов подписали акт приемки. Можно было начинать испытания. Трудно сказать, кто больше ждал их: Цандер, увидевший наконец свою мечту, воплощенную в металл, или Королев, который уже больше года ждал этот двигатель для своего ракетоплана. Да, впрочем, событие это было праздником для всех обитателей подвала.

На общем собрании было решено объявить «неделю штурма». Организовали штаб «штурма» из трех человек, который выработал план: кому что делать.

С 25 декабря до Нового года день и ночь возились они с капризным двигателем. Уж очень хотелось довести его к 1 января, чтобы хоть на Новый год веселиться и не думать ни о чем. Да не вышло...

И у инженеров, и у механиков опыта еще было маловато. Открылась течь в соединениях предохранительных клапанов, в тройнике. Обнаружилась вдруг трещина в бензиновом баке. Потом потекли соединения у штуцера левого кислородного бака, потом засвистело из сбрасывателя бензинового бака — каждый день что-нибудь новое.

Невеселый получился Новый год.

2 января, пока механики готовили ОР-2 к новым испытаниям, Цандер закончил и передал Королеву «Техническое описание мощного реактивного двигателя» — свой план на будущее.

На следующий день опять испытывали ОР-2. И вдруг все пошло отлично. Давление держалось. Тут же проверили циркуляцию воды во всех трубах при работе центробежной помпы. Все шло отлично! Оказывается, новый год был счастливым!

5 января опять обнаружилась течь газа, потом травили клапаны, потом деформировался бак...

И так весь январь.

Цандер ходил серый от усталости. Иногда, видя, что все очень вымотались, Фридрих Артурович начинал рассказывать о межпланетных полетах, о далекой дороге к Марсу... Он говорил тихо, но с такой страстью, что слушали его не дыша. Королев любил минуты этих передышек. Однажды совершенно серьезно спросил:

— Но, Фридрих Артурович, почему вы все время говорите о Марсе? Почему не о Луне? Ведь Луна гораздо ближе...

Все переглянулись: Королев редко говорил о межпланетных полетах.

Иногда Цандер вовсе забывал о семье. Тогда его насильно одевали в кожаное пальто с меховым воротником и отправляли домой. Но даже когда провожали до трамвайной остановки, он каким-то образом через полчаса опять прокрадывался в подвал. Л. К. Корнеев писал в своих воспоминаниях:

> «Все гирдовцы работали буквально сутками. Помнится, как в течение трех суток не удавалось подготовить нужного испытания. Все члены бригады были моложе Цандера и значительно легче переносили столь большую перегрузку. Видя, что Фридрих Артурович очень устал и спал, что называется, на ходу, ему был поставлен «ультиматум»: если он сейчас же не уйдет домой, все прекратят работать, а если уйдет и выспится, то все будет подготовлено к утру и с его приходом начнутся испытания. Сколько ни спорил, ни возражал Цандер против своего ухода, бригада была неумолима. Вскоре, незаметно для всех, Цандер исчез, а бригада еще интенсивнее начала работать. Прошло пять-шесть часов, и один из механиков не без торжественности громко воскликнул: «Все готово, поднимай давление, даешь Марс!»
>
> И вдруг все обомлели. Стоявший в глубине подвала топчан с грохотом опрокинулся и оттуда выскочил Ф. А. Цандер. Он кинулся всех обнимать, а затем, смеясь, сказал, что он примостился за топчаном и оттуда следил за работами, а так как ему скучно было сидеть, то он успел закончить ряд расчетов и прекрасно отдохнул».

Помимо двигателя ОР-2, шли опыты и над двигателем для жидкостной ракеты. Уже в этой первой ракете Цандер хотел сначала дробить, а затем сжигать в двигателе металлические конструкции. Начались опыты с порошкообразным металлическим горючим. Л. К. Корнеев, А. И. Полярный толкли в специальных мельницах алюминий и магний. Порошок через инжекторы должен был поступать в камеры сгорания, но он шел неравномерно,

спекался, прожигал камеру. Всем было ясно, что мельниц на ракете не установишь, что превратить конструкцию в порошок немыслимое дело, а если и превратишь, то надо еще суметь его сжечь, всем было ясно, что из затеи с металлическим топливом ничего не получится, всем, кроме Цандера. Корнеев и Полярный просили Фридриха Артуровича отказаться от металлического топлива и упростить систему подачи жидкого топлива в двигатель — Цандер категорически отказывался. Пробовали жаловаться Королеву, тот отмалчивался и не перечил Цандеру. Они никогда не спорили почему-то, хотя оба любили споры. Королев, который сгоряча мог накричать на кого угодно, никогда не кричал на Цандера.

Цандер выглядел очень усталым, похудел, осунулся. В столовой, где они питались, гирдовцы вскоре заметили, что Цандер берет самую дешевую еду. Королев предложил собрать деньги и тайно от Цандера уплатить за него вперед. Фридрих Артурович по-прежнему платил свои 7 копеек, но блюда получал за 35 копеек. И все не мог нарадоваться: «Насколько лучше стали кормить в нашей столовой!» Е. К. Мошкин был вегетарианцем, отдавал ему мясо. Цандер брал с благодарностью. Из столовой в железной баночке с проволочной ручкой носил в подвал кашу — на вечер. В одном из ящиков стола хранились у него какие-то корочки, сухарики. Иногда он выдвигал ящик, заглядывал туда и говорил с улыбкой:

— Мышка была...

А иногда с удивлением:

— Ой! Откуда же у меня здесь котлета?

Королев распорядился, чтобы вечером Фридриху Артуровичу приносили чай и бутерброды.

Королев был на двадцать лет моложе Цандера, а в жизни выглядело наоборот — он словно опекал его. Он и выхлопотал ему путевку в Кисловодск, в санаторий...

Провожали Фридриха Артуровича 2 марта. Уезжать ему не хотелось: вот-вот должны были начаться огневые испытания его двигателя. Тухачевский выполнил свое обещание: теперь у них была своя экспериментальная база — 17-й участок научно-испытательного инженерно-технического полигона в Нахабине. Цандеру так хотелось увидеть, как работает его ОР-2... Королев уговаривал:

— Поезжайте, Фридрих Артурович, поезжайте. Ну что такое стендовые испытания? Кого мы с вами удивим стендовыми испытаниями? Вот вы вернетесь, мы поставим двигатель на бесхвостке, пустим вашу ракету — это другое дело. Обязательно нужно, чтобы летало, а на стенде каждый сумеет...

Цандер уехал. Первые испытания ОР-2 начали 13 марта. Барахлила система подачи, и двигатель не запустился. 18 марта ОР-2 заработал. Через несколько секунд прогорело сопло...

Накануне первых испытаний в Нахабине Цандер из Кисловодска послал дочке и жене открытку:

«Дорогие мои Астра и Шура!

Живу спокойно в санатории. Здесь опять выпал снег, мало солнца, стоит легкий мороз. Еще нигде нет цветов, только в курзале за стеклами. Звери в парке курзала все живы. 4 медведя балуются, 7 красивых павлинов щеголяют своим хвостовым оперением.

Нас кормят здесь прелестно. 4 раза в день, у меня усиленный паек, много масла, молока, овощей, мяса! Астра! Напиши мне письмо! Ну, до свидания! Целую. Твой папа

Фридель...»

Через несколько дней он заболел. В то утро, когда сгорело сопло, он был совсем плох, градусник показывал 39,4°. Страшно болела голова и кололо в боку. Потом выступила сыпь, и его отправили в инфекционную больницу: тиф. В истории болезни есть запись: «По всем данным больной заразился тифом во время дороги...», хотел оставить дома побольше денег и ехал в третьем классе.

Он лежал в шестиместной палате в забытьи.

А в Нахабине отремонтировали сопло и снова запустили его двигатель. Хлопок, потом ровное горение. ОР-2 работал секунд двадцать. Потом полетели золотые искры. Комиссия из Реввоенсовета установила прогар внутри сопла...

Он ничего не знал об этом. В этот день его положили в отдельную палату, рядом сидела медсестра, но он уже не видел ни этой комнаты, ни лица этой девушки.

Он умер 28 марта 1933 года в шесть часов утра. Его похоронили в Кисловодске.

Последнее письмо Фридриха Артуровича друзьям на Садово-Спасскую кончалось так: «Вперед, товарищи, и только вперед! Поднимайте ракеты все выше и выше, ближе к звездам...»

Когда в ГИРД пришла телеграмма из Кисловодска, все словно оцепенели. Королев плакал и не скрывал слез. Потом спросил тихо:

— Останется ли теперь ГИРД?..

Почему-то думают, что Королев не мог быть слабым. Мог. И бывал. И это прекрасно.

На траурном митинге Сергей Павлович говорил о том, как много сделал Цандер для ракетной техники, о том, что работы его имеют непреходящее значение.

На траурных митингах всегда так говорят, но эти слова не были данью обычаю. В мировой плеяде пионеров космонавтики Ф. А. Цандер занимает особое место. Может быть, среди этих людей по возрасту и устремлениям ближе всего к нему стоял Роберт Годдард. Но сами американцы пишут о нем: «Нельзя установить прямую связь между Годдардом и современной ракетной техникой. Он на том ответвлении, которое отмерло». Цандер — на том, которое живет. В 1967 году академик А. А. Благонравов сказал:

— Труды Цандера до сих пор являются такими работами, в которых исследователи и конструкторы находили возможность черпать новые для себя идеи. Его наследие до сих пор помогает заглянуть вперед, использовать то, что он писал, о чем думал, для дальнейшего развития ракетной техники.

В начале 1933 года, когда главное внимание ГИРДа было сосредоточено на испытаниях двигателя Цандера, в других бригадах тоже не сидели сложа руки. Железников дает полное техническое описание самолета РП-2. Победоносцев подготовил документацию по воздушно-реактивному снаряду и оканчивает строительство опытной установки для испытаний прямоточных воздушно-реактивных двигателей. Затем проводит серию стендовых испытаний пульсирующих воздушно-реактивных двигателей. В бригаде Тихонравова весной полным ходом идут испытания зажигательных пороховых зарядов и отдельных деталей ракеты 09.

Уже всем ясно, что жить в подвале дальше нельзя,

что реально существующий ГИРД перерос рамки «группы изучения реактивного движения» Осоавиахима, что требуется его срочная реорганизация. Вопрос о создании ракетного центра по-прежнему не решен, несмотря на письма Тухачевского. Каганович в феврале 1933 года вдруг вспомнил об этом письме и дал команду Московскому горкому партии и ОГПУ выселить из Москвы в 20-дневный срок какой-нибудь гражданский институт, а помещение отдать Тухачевскому. Наметили пушной институт, но решения не последовало. Пересмотрели еще несколько зданий и все отвергли. Опять наступило затишье.

Тухачевского не оставляет мысль о реорганизации ГИРДа в учреждение военное. Это сразу изменило бы отношение к ракетчикам, улучшило бы их материально-техническое снабжение.

В феврале начальник управления военных изобретений Г. П. Новиков пишет в ЦС Осоавиахима письмо с просьбой передать ГИРД в ведение УВИ.

В марте заместитель председателя Центрального совета Осоавиахима Л. П. Малиновский отвечает, что Эйдеман принципиально согласен передать ГИРД военным.

В апреле Г. П. Новиков докладывает М. Н. Тухачевскому:

> «... Считаю целесообразным и своевременным поставить вопрос о передаче ГИРДа из Осоавиахима в Военвед. По существу ГИРД в настоящее время находится в двойственном подчинении. Выполняя основные работы по линии Военведа и будучи обязанным в этом отношении отчитываться перед Военведом, ГИРД формально находится в подчинении ЦС Осоавиахима».

С этой точкой зрения согласны и в президиуме ЦС Осоавиахима. Конечно, пора передать ГИРД в систему начальника вооружений РККА.

> «Для пользы дела, — пишет Р. П. Эйдеман М. Н. Тухачевскому, — это безусловно необходимо, т. к. работа ГИРДа вышла уже за те пределы, какие намечались ЦС Осоавиахима при ее организации».

Через четыре дня после этого письма Р. П. Эйдеман докладывает наркомвоенмору К. Е. Ворошилову:

«В настоящее время работы по изучению проблемы реактивных двигателей получили такое развитие, которое не может быть надлежащим образом обеспечено в системе Осоавиахима и требует более широкого и глубокого изучения».

За день до этого С. П. Королев посылает М. Н. Тухачевскому письмо, которое начинается так: «Тяжелое положение группы по изучению реактивных двигателей (ГИРД), которой я руковожу, и невидимый конец наших мытарств заставляет меня обратиться к вам непосредственно».

Королев напоминает о совещании 3 марта 1932 года в Реввоенсовете, о решении создать ракетный центр и говорит, что ничего не сделано. Он по пунктам ставит вопросы, требующие безотлагательного решения: помещение, снабжение, транспорт, финансы, бытовые условия, кадры *.

Удивительное дело, но давно уже замечено, что труднее всего принять решение, которому никто не сопротивляется. Здесь все были «за» и никто «против». ГИРД хотел в Военвед. Военвед брал. Осоавиахим отдавал. Но дело с места не двигалось. Высокие инстанции медлили с решением, которого так ждали в подвале на Садово-Спасской, а управление военных изобретений совместно с финансовым управлением РККА словно в насмешку направили в ГИРД ревизоров. Бдительные хозяйственники установили некоторые нарушения финансово-хозяйственной дисциплины, упущения в учете и отчетности, а заодно отметили, что «ГИРД создал производственную базу, вполне достаточную для выполнения стоящих в ГИРДе работ», что «положение с кадрами обстоит благополучно» и что Королев назаконно присвоил себе 1200 рублей. В своих выводах ревизоры были довольно категоричны: «Состояние учета и отчетности настолько неудовлетворительно, что дает возможность проделывать разного рода махинации».

Был издан приказ, подписанный начальником управления военных изобретений: «Нач. ГИРДа тов. Королеву за неудовлетворительное состояние финансово-хозяйственной

* Совместительство продолжалось. М. К. Тихонравов числился на авиазаводе, А. В. Чесалов и Е. С. Щетинков — в ЦАГИ, В. А. Федулов — в МАИ и т. п.

деятельности ГИРДа объявляю выговор и предупреждаю, что при повторении подобных явлений будут приняты более строгие меры воздействия». Ревизоры портили жизнь Сергею Павловичу без малого полгода. Лишь в конце июня Королев отправляет подробный доклад о положении дел, все детально по пунктам разъясняет, пишет о предвзятости и тенденциозности комиссии, которая не учла трудности работы ГИРДа, объясняет, откуда взялись злополучные 1200 рублей, настаивает: «Прошу это позорное обвинение с меня снять».

Смерть Цандера, неудачи с ОР-2, туманная перспектива будущего ГИРДа, наконец, эта надуманная и в самое неподходящее время проведенная ревизия, вызвавшая к тому же многомесячную вздорную переписку, — все это создавало у Сергея Павловича настроение весьма угнетенное. Но он пересиливал себя, заставляя не размякать, сосредоточиться на самом главном. А самым главным была работа. Он и сейчас твердо верил в то, о чем говорил Цандеру: никакие лабораторные удачи, никакие стендовые победы никого ни в чем не убедят. Летящий ракетоплан, стартующая в зенит ракета — реальное дело, агитирующее само за себя, было сейчас ему нужно более всего. К лету 1933 года стало ясно, что наибольших успехов можно было ждать в бригаде Тихонравова.

Центральный совет Осоавиахима упросил Королева послать в Баку грамотного инженера для чтения серии лекций о ракетной технике и межпланетных полетах. Поехал Николай Иванович Ефремов, старший инженер из бригады Тихонравова. В Баку он случайно познакомился с изобретателем Гурвичем. В одной из бесед с ним Ефремов сказал:

— Вот если бы можно было сделать бензин твердым! Ведь есть же сухой спирт...

— И бензин есть, — перебил Гурвич. — Не совсем твердый, но есть.

Трехлитровую банку желеобразной массы — подарок Гурвича, — завернутую в рубашку, чтобы не обнаружили проводники в вагоне, Ефремов привез в Москву. Следом Гурвич послал целую бочку твердого бензина.

В это время бригада Тихонравова работала над ракетой, обозначавшейся в документах индексом 07. От небольшого тела этой ракеты отходили четыре длинных ста-

билизатора, в которых находились баки горючего и окислителя: 07 работала на керосине и жидком кислороде. Ее двигатель проходил стендовые испытания, не раз прогорал, возились с ним долго, и конца этой возни не было видно. Бакинский твердый бензин, представляющий из себя раствор обычного бензина в канифоли, натолкнул Тихонравова на идею создания новой ракеты, получившей название 09.

Конструкция ее упрощалась тем, что не требовалось никаких насосов, никакой системы подачи компонентов в камеру сгорания. Жидкий кислород закипал в баке и вытеснялся в камеру сгорания давлением собственных паров. Твердый бензин помещался в самой камере сгорания и поджигался обычной авиасвечой. Заправленная ракета весила 19 килограммов.

Уже в марте — апреле в Нахабине начались стендовые испытания отдельных узлов «девятки». Королев внимательно следил за ходом этих работ, присутствовал при многих экспериментах. Твердый бензин горел спокойно, устойчиво. Хорошо прошла и проверка камеры сгорания на прочность. Сергей Павлович понял, что с «девяткой» можно надеяться на успех. Однако в июне пошла полоса неудач: то выбрасывало наружу бензин, то прогорала камера, то замерзали клапаны и нельзя было создать необходимый наддув в кислородном баке. Точили, паяли, латали, переделывали и снова ездили в Нахабино.

Каждое испытание отнимало уйму времени и сил. Накануне надо было договориться с Осоавиахимом или начальством Спасских казарм о полуторке: своей машины в ГИРДе по-прежнему не было. На машину грузили дьюары — специальные сосуды для хранения жидкого кислорода, которые успел сконструировать Цандер. Это были довольно неуклюжие, одетые в шубы из стеклянной ваты медные сосуды с двумя стенками, между которыми заливалась жидкая углекислота. Когда дьюары наполняли кислородом, углекислота замерзала и хлопьями оседала на дно. Между стенками образовывалась пустота — прекрасный термоизолятор. Однако, несмотря на все эти ухищрения, дьюары плохо сохраняли кислород, и надо было, заправившись на заводе «Сжатый газ», во весь опор лететь в Нахабино, пока все не выкипело.

Редко, но случалось, что кислород даже оставался, и тогда придумывали всякие необыкновенные опыты. В то

время жидкий кислород был весьма экзотической жидкостью, работали с ним мало, толком свойств его не знали, а потому побаивались. Считалось, что особенно велика вероятность взрыва, если в кислород попадет масло. В подвале девушкам-чертежницам в шутку запретили приносить с собой даже бутерброды с маслом.

— Давайте-ка проверим, как он взрывается, — предложил как-то Королев.

Остатки кислорода вылили на противень.

— Какой он красивый! — кричала конструктор Зина Круглова, разглядывая ярко-голубую, бурно испаряющуюся жидкость. — Вы только посмотрите, он же цвета электрйк.

— Это цвет нашей атмосферы, — сказал Королев. — Дайте-ка мне тавоту и отойдите подальше...

У голубого дымящегося противня остались только Королев с Тихонравовым. Ко всеобщему удивлению, кислород вел себя с тавотом мирно. Взрыва не последовало.

Потом все осмелели. В кислород бросали ромашки, которые тут же затвердевали как каменные. Один из механиков заморозил лягушку. Ледяная лягушка выскользнула из рук и разбилась с легким стеклянным звоном...

Развлечения развлечениями, а настроение было поганое. Редкий опыт с двигателем «девятки» проходил удачно. Чаще всего прогорала камера или сопло. Только в начале июля удалось, наконец, укротить строптивый двигатель. Королев настаивал на скорейшей подготовке пуска ракеты, торопил с испытаниями парашюта, который мог бы возвращать ее на землю.

Эти испытания проводили уже не в Нахабине, а па Тушинском аэродроме. На деревянную модель надели нос ракеты, в котором был уложен парашют и смонтирован пороховой выбрасыватель. Осоавиахимовский пилот Кравец вместе с Ефремовым на У-2 должны были сбросить макет с подожженным бикфордовым шнуром на высоте тысячи метров. Кравец волновался, вся эта затея ему не нравилась, выбрасыватель мог рвануть в самолете, не было у него доверия к этим изобретателям. У Ефремова задувало спички, шнур сперва никак не хотел гореть, наконец зашипел, забрызгал огнем, и ракета полетела вниз. Кравец вздохнул с облегчением. Волновался он зря: выбрасыватель не сработал, парашют не раскрылся.

Неудача в Тушине словно открыла новую полосу неудач. Опять начали прогорать камеры, гореть сопла, вылетать выбитые форсунки. Мастерские работали теперь почти исключительно на «девятку». Тихонравова, задерганного и измученного окончательно, удалось все-таки уговорить уехать в отпуск, и он вместе с Зуевым и Андреевым плавал теперь где-то по Хопру, удил рыбу. Едва изготовили новую камеру и сопло, Королев назначил пуск.

11 августа в Нахабино приехали начальник УВИ Я. М. Терентьев, С. П. Королев, Ю. А. Победоносцев, Л. К. Корнеев, Н. И. Ефремов. Народу было много, человек тридцать. Ракету поставили в пусковой станок. Зина Круглова, засучив рукава, набила камеру твердым бензином. Николай Ефремов залил кислород, и тут же все увидели, что потек кислородный кран. Течь устранили. Долили кислород. Теперь вроде все в порядке. Давление в кислородном баке росло нормально. Ефремов доложил Королеву о готовности и попросил разрешения на запуск. Все выглядело очень торжественно. Сергей Павлович поджег бикфордов шнур выбрасывателя парашюта.

— Зажигание! — крикнул наконец Королев.

И тишина, только шнур трещит.

— Ну что там?! — Королев обернулся к Ефремову.

В ответ громко хлопнул выбрасыватель: выстрелил никому не нужный парашют. Ракета не взлетела: свеча в камере замкнулась на массу.

В день повторных испытаний 13 августа погода была мерзкая, холод, дождь. Результат тот же, даже еще хуже получилось: снова прогорела камера, воспламенилась обшивка, еле потушили. Королев ходил мрачнее тучи. В подвале открыто говорили о провале работ по «девятке». Уже никто не верил в успех, и ехать на полигон никому не хотелось. Новые испытания, которые Королев назначил на 17 августа, никого не воодушевляли. Ольга Паровина говорила:

— Неужели опять что-нибудь помешает? Ну что же теперь?

— Бросьте малодушничать! — раздражался Ефремов. — Все будет нормально. Ракета обязательно полетит, оторвите мне голову.

Тридцать четыре года спустя Николай Иванович Ефремов так писал об этих предстартовых минутах:

«Ракета уже заправлена топливом и установлена в пусковой станок. Мы с С. П. Королевым стоим рядом и следим за нарастанием давления в кислородном баке. Манометр маленький и установлен в верхней части корпуса ракеты. Мелкие деления его шкалы плохо различимы. Чтобы следить за перемещением стрелки, приходится приподниматься на носках.

Давление достигает 13,5 атмосферы. И тут начинает стравливать редукционный клапан. Опять «шутки» низкой температуры! Где-то на тарелочке клапана образовался ледяной нарост, и клапан плотно не прилегает в гнезде. В результате в воздух уходит столько кислорода, сколько испаряется в баке. Устанавливается равновесие. Ясно, давление дальше не поднять.

Совещаемся с Сергеем Павловичем. Я предлагаю запуск с пониженным давлением. Пусть не достигнем расчетной высоты, но полет состоится, и мы получим ответ на интересующие нас вопросы. Начальник ГИРДа не спешит с ответом, обдумывает создавшееся положение и, наконец, дает согласие.

Дальше все идет нормально. Подожжен бикфордов шнур в системе выброса парашюта на высоте, и мы спешим в блиндаж, чтобы оттуда управлять запуском ракеты».

О том, что случилось потом, рассказывает протокол испытаний № 43 ракеты 09 от 17 августа 1933 года:

«Дано зажигание с одновременным открытием крана, началось нормальное горение, ракета медленно пошла из станка.

Постепенно увеличивая скорость, ракета достигла высоты 400—500 метров, где, дав одно-два качания, завалилась и пошла по плавной кривой в соседний лес и врезалась в землю.

Весь полет продолжался 13 секунд от момента зажигания до падения на землю, все это время происходило горение (работа мотора)».

От удара ракета разломилась на две части, оторвался один стабилизатор, помялась обшивка, но никто этого уже не видел. Все кричали, хохотали, обнимались и целовались. Победоносцев, сидевший с Матысиком на елке

во время старта, на радостях потерял крагу. Ефремов отправил Тихонравову телеграмму в Новохоперск: «Экзамен выдержан. Коля». Королев сидел на корточках около ракеты, еще горячей, пахнувшей бензиновой гарью и окалиной.

— Стабилизатор и вмятины — это от ударов о деревья, — негромко объяснял он сам себе. — Так, ясно. Устойчивость она потеряла вот из-за этой прокладки на фланце. Прокладку выбило, газы пошли в отверстие и развернули ракету. Все понятно...

В ГИРДе вышел специальный номер стенной газеты «Ракета». Под лозунгом «Советские ракеты победят пространство!» наклеили фотографию: поломанная ракета, а вокруг все участники этого исторического события — 10 человек. С. П. Королев писал в этом номере:

> «Первая советская ракета на жидком топливе пущена. День 17 августа несомненно является знаменательным днем в жизни ГИРДа, и, начиная с этого момента, советские ракеты должны летать над Союзом республик.
>
> Коллектив ГИРДа должен приложить все усилия для того, чтобы еще в этом году были достигнуты расчетные данные ракеты и она была бы сдана на эксплуатацию в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию.
>
> В частности, особое внимание надо обратить на качество работы на полигоне, где, как правило, всегда получается большое количество неувязок, доделок и прочее.
>
> Необходимо также возможно скорее освоить и выпустить в воздух другие типы ракет для того, чтобы всесторонне изучить и в достаточной степени овладеть техникой реактивного дела.
>
> Советские ракеты должны победить пространство!»

Уже глубокой осенью, когда выпал снег, стартовала ракета ГИРД-Х, задуманная Ф. А. Цандером и осуществленная его соратниками по первой бригаде. Эти две ракеты стали действительно историческими: с них начинается летопись советских жидкостных ракет.

19

Сильные умы именно и отличаются той внутренней силой, которая дает возможность не поддаваться готовым воззрениям и системам и самим создавать свои взгляды и выводы на основании живых впечатлений. Они ничего не отвергают сначала, но ни на чем и не останавливаются, а только все принимают к сведению и перерабатывают по-своему.

Н. А. Добролюбов

Победы ГИРДа были не просто техническими победами. Успешные старты в Нахабине во многом изменили отношение к ракетной технике вообще. Они укрепили убежденность тех, кто верил в ракету. Они поколебали скептицизм тех, кто в нее не верил. Яснее стали перспективы, обозначенные Сергеем Павловичем: «От ракет опытных, ракет грузовых, к ракетным кораблям — ракетопланам, — таков наш путь» *.

Эти старты, безусловно, помогли и в делах организационных. Затяжки с созданием единого научно-исследовательского центра, так раздражавшие Королева, иногда объяснялись искренним желанием разобраться в сути вопроса и решить его наилучшим образом. Пример тому работа Военной инспекции под руководством Н. В. Куйбышева — брата Валериана Владимировича Куйбышева, которой было поручено обследовать организации, работающие в области ракетной техники. В докладной записке на имя К. Е. Ворошилова, датированной июнем 1933 года, отмечалось, что работы ГДЛ и ГИРДа «имеют первостепенное значение». Вместе с тем откровенно признавалось, что «ГИРД до сего времени не имеет приспособленного помещения, транспорта, кадров, оборудования и материалов, необходимых средств, а также полигона для испытаний».

Выводы инспекции еще раз подтверждали, что «дальнейшее существование ГДЛ и ГИРДа как самостоятельных организаций нецелесообразно ввиду распыления

* Из статьи С. П. Королева в газете «Вечерняя Москва» от 25 августа 1933 года.

средств и незначительных кадров научно-исследовательских работников по реактивному движению, а также нечеткой организации работ и параллелизма в них».

В записке предлагалось объединить ГДЛ и ГИРД, а вновь созданный институт «изъять из ведения управления Военных изобретений и для более тесной связи с промышленностью и обеспечения производственной базой подчинить его Народному комиссариату тяжелой промышленности». Ворошилов в резолюции Тухачевскому согласился: «...лучше всего передать это дело в НКТП».

В сентябре 1932 года издается приказ РВС СССР о создании на базе ГДЛ и ГИРДа Реактивного научно-исследовательского института (РНИИ), а 31 октября 1933 года принято было наконец постановление Совета Труда и Обороны, в котором подтверждался приказ РВС об организации РНИИ, первого в мире государственного учреждения, разрабатывающего проблемы ракетной техники. Начальником института назначается ленинградец военный инженер первого ранга И. Т. Клейменов, его заместителем — С. П. Королев. 15 ноября 1933 года РНИИ передается в ведение НКТП СССР.

Помещение нового института на окраине Москвы представлялось воистину хоромами: двухэтажный дом, к которому примыкал производственный корпус, — так начинался РНИИ. В производственном корпусе раньше размещалась лаборатория дизелей, от которых остались одни фундаменты. Потом там поселились какие-то строители, везде была грязь, запустение, клопы в щелях. Королев понимал, что долгожданное решение сулило в будущем гигантские хозяйственные и организационные заботы, а значит, отрыв от главного дела.

Но облупленные стены и пустынные мерзлые комнаты не могли омрачить радости гирдовцев. Для них это было не просто новое помещение и не просто новая вывеска. Недавние мечтатели и энтузиасты, начавшие с самодеятельного кружка и, несмотря на внимание управления военных изобретений, все-таки подчиненные Осоавиахиму, организации общественной, сейчас переходили в промышленность. Они стали солидными, их признали, им поверили, они стремительно взрослели, превращаясь из увлеченных юношей в умудренных опытом мужей.

Сняли клуб на Колхозной площади и устроили вечер в честь рождения РНИИ. На этот вечер и явился первый раз Королев с двумя «ромбами» в петлицах: ему,

как заместителю начальника нового института, было присвоено звание дивизионного инженера. Нельзя сказать, что в молодые свои годы, да, впрочем, не только в молодые, Сергей Павлович был равнодушен к чинам и орденам. Пожалуй, его даже можно назвать тщеславным. Но это не было надутое тщеславие посредственности, считающей, что чин или звание непременно уже предполагают ум и таланты. Королеву все регалии были нужны прежде всего для дела и через дело — для себя, поскольку его «я» сливалось с его делом. Его тщеславие рождено было необходимостью постоянно доказывать важность его труда. «Ромбы» были признанием бессонных ночей ГИРДа, звание дивизионного инженера сегодня означало, что завтра ему будет легче осуществить задуманное. Ну а потом дивизионный инженер — это все-таки по нынешним временам что-то вроде генерал-лейтенанта инженерных войск, а было генерал-лейтенанту двадцать шесть лет. В такие годы таким званием не гордиться чудовищно трудно.

На вечере раздавались почетные значки и подарки. Королев получил высшую награду Осоавиахима — знак «ЗАОР» («За отличную работу»), Горбунов и Пивоваров — значки отличников Осоавиахима, Щетинков и Авдонин — часы с торжественными словами на крышке, Иванова — именную готовальню. Сергей Смирнов ликовал особенно бурно: ему досталось кожаное пальто на меху и шерстяное кашне, — разве можно сравнить с готовальней!

А потом танцевали, пели песни, разошлись поздно. Этим вечером, на котором, гордый и смущенный одновременно своими «ромбами», сделал Сергей Павлович Королев короткий и энергичный доклад, подводя итоги работам на Садово-Спасской, и кончается замечательная история московского ГИРДа. Короткая, трудная и радостная история, забыть которую было невозможно для Королева, потому что ГИРД — это молодость, потому что ГИРД — это начало Главного.

Пока ленинградцы сворачивали свое хозяйство в Петропавловской крепости, демонтировали стенды, упаковывали оборудование, пока подыскивали для них в Москве квартиры, пока решалась уйма разных мелких дел, связанных с переселением целой организации в другой го-

род, время шло. Из Ленинграда наезжал Клейменов, строго расспрашивал Королева о всех делах и снова уезжал. Первые месяцы своего существования РНИИ представлял собой тот же ГИРД. (В протоколе испытаний ракеты М. К. Тихонравова № 43 от 17 августа 1933 года С. П. Королев еще подписывается как «нач. ГИРДа», а 14 октября уже как «зам. нач. РНИИ».) Работа шла по-прежнему, но как-то урывками: перебазировались в новое помещение. Каждый день гоняла шофер Зина Кожемякина свой разбитый грузовичок со столами, стульями, разным полезным железом и другими сокровищами, скопившимися за два года в подвале, нагружали, разгружали, обживались. Окончательно расстались с подвалом уже к весне, когда приехали ленинградцы.

Весной 1934 года произошло еще одно событие, которое помогло С. П. Королеву вновь оглянуться назад и для самого себя подвести итоги первым своим работам в ракетной технике, определить пути дальнейшего своего движения. 31 марта в Ленинграде открылась Всесоюзная конференция по изучению стратосферы.

Созыву этой конференции предшествовал первый в нашей стране подъем в стратосферу на стратостате «СССР» 30 сентября 1933 года трех стратонавтов: Георгия Прокофьева, Эрнста Бирнбаума и Константина Годунова. Через месяц в Большом конференц-зале Академии наук состоялось научное собрание, посвященное итогам этого полета, после которого инициативная группа, в которую входили будущий президент Академии наук СССР С. И. Вавилов, академики И. В. Гребенщиков, Н. Н. Павловский, Д. С. Рождественский, профессора Л. В. Мысовский, А. Б. Веринго и другие ученые, обратилась в президиум Академии наук с запиской о необходимости созыва конференции. Президиум таковую «счел целесообразной», был образован оргкомитет во главе с С. И. Вавиловым и определена программа. Оказалось, что стратосфера занимает ученых самых разных специальностей. Заявлялись доклады и сообщения по аэрологии, акустике, оптике, атмосферному электричеству, геомагнетизму, полярным сияниям, космическим лучам, биологическим и медицинским проблемам. Ракеты занимали в программе конференции довольно скромное место, но уже во вступительной речи, после того как скорбной минутой молча-

ния почтили память погибших членов экипажа стратостата «Осоавиахим-1», С. И. Вавилов сказал:

— Конференции нужно вынести решение о наиболее рациональных конструкциях стратостатов, о перспективах стратопланирования и ракетных полетах...

Наверное, ни разу не было произнесено на конференции слово «космос», но сегодня, рассматривая забытые доклады сорокалетней давности (а в наш век часто случается, что научные доклады стареют еще быстрее, чем докладчики), видишь в этой конференции зародыш нынешних космических ассамблей. Стратосфера — преддверие космоса — представлялась тогда мощной крепостью, план осады и штурма которой обсуждался в Ленинграде.

Председатель технической секции П. С. Дубенский, выступавший сразу за С. И. Вавиловым, отметил важное значение ракет для изучения стратосферы:

— Современные самолеты, с точки зрения примененного для их летания аэродинамического принципа, все же являются крайне несовершенными аппаратами... Весьма большие перспективы обещает применение ракет... Мне кажется, что нет технических препятствий к тому, чтобы построить ракету, способную занести прибор в более высокие слои, чем это может сделать шар-зонд... В продолжение многих лет, однако, проникновение в стратосферу неразрывно и совершенно правильно связывалось с исследованием реактивных аппаратов. В этой области следует широко развернуть работу.

Такой запевке С. П. Королев очень обрадовался. Вопрос сразу был поставлен принципиально: какой дорогой идти в стратосферу? И сколько бы ни расписывали теперь преимуществ самолетов, шаров-зондов и стратостатов, на них, как клеймо, стояло убийственное слово «потолок». Не какой-нибудь технически труднопреодолимый, до времени не побежденный инженерией потолок, а потолок теоретический, выше которого не прыгнешь, как ни старайся. У ракеты не было такого потолка. Более того, чем выше поднималась она, чем меньше отличалась окружающая ее среда от пустоты, тем с большим эффектом работал ракетный двигатель. Победа ракеты в стратосфере была предначертана самой ее природой.

Королев воспринимал доклады, в которых воспевались шары-зонды и различные наземные методы изучения стратосферы, спокойно, без запала. Они не раздражали его, как прежде. Он не считал стратостаты своими воз-

можными соперниками. Это были скорее союзники, они работали на него, они давали ему, пусть очень приблизительные, частные, отрывочные, но все-таки хоть какие-то данные о природе нижней границы стратосферы, которые помогут ему построить стратоплан и летать на никому еще не доступных высотах. Каждый доклад старался преломить он в своей ракетной призме, из каждого сообщения извлечь нечто полезное для своей настоящей и будущей работы.

А полезного было очень много. Профессор М. А. Бонч-Бруевич говорил об электромагнитных волнах для изучения атмосферы, Н. И. Леушин — о происхождении радиопомех — это надо знать для организации связи со стратопланом. Следом сообщение о внешних и внутренних магнитных полях земного шара — как повлияют они на бортовую навигационную аппаратуру? Много говорили о космических лучах. С таким докладом выступал знаменитый академик А. Ф. Иоффе. Очевидно, придется учесть в конструкции влияние этих лучей. О них говорили и молодые физики: Д. В. Скобельцын и С. Н. Вернов. Мог ли знать он тогда, что много лет спустя дороги жизни сведут их вместе — Королева и Вернова, что аппаратура его первых межпланетных станций принесет академику Сергею Николаевичу Вернову славу одного из открывателей радиационных поясов нашей планеты. О космических лучах, разбирая их биологическое воздействие, говорил и известный генетик Н. К. Кольцов. Об этой среде, чуждой жизни, рассказывал Г. М. Франк, а Л. А. Орбели выступил с подробным и обоснованным «Планом научно-исследовательской работы по вопросу о влиянии стратосферных условий на организм человека и животных». В этом докладе разбирались даже требования, которые должны предъявляться к скафандру будущего стратонавта. Когда в 1961 году Королеву показывали космические скафандры и он увидел сине-зеленые забрала светофильтров, он вспомнил вдруг, что тогда, в Ленинграде, без малого тридцать лет назад, шел уже разговор об этих светофильтрах, ставили задачи оптикам, требовали рекомендаций от окулистов, уже тогда думали о том, как будет смотреть человек из космической бездны на небо, звезды, на родную планету.

Орбели в своем докладе был настроен отнюдь не оптимистически, скорее даже мрачновато:

— Исчерпать ту программу научных исследований, чи-

сто физиологических, которая должна быть в кратчайшее время осуществлена в связи с быстрым развитием стратосферного дела, нет возможности. Нет физиологического вопроса, который бы здесь не был актуален.

Особенно внимательно слушал Сергей Павлович доклад А. А. Лихачева о влиянии на организм больших ускорений. Стремительность памятных ему нахабинских стартов, безусловно, создавала те самые перегрузки, которые, по словам докладчика, «несомненно могут оказать весьма значительное, а в некоторых случаях и роковое воздействие на человеческий организм». Лихачев был одним из сотрудников 1-го Ленинградского медицинского института, которых увлек своими идеями горячий пропагандист космонавтики профессор Н. А. Рынин. В 1930 году в научно-исследовательском институте при Институте путей сообщения Рынин и его молодые друзья медики построили две центрифуги. Первая, маленькая, с радиусом 32 сантиметра, давала 2800 оборотов в минуту. На ней испытывали насекомых и лягушек. Вторая, побольше, с метровым радиусом, давала 300 оборотов — тут ставили опыты с мышами, крысами, кроликами, кошками, даже птиц крутили: чижей, голубей, ворону. Были получены интересные данные о влиянии величины и продолжительности воздействия перегрузок.

В докладе Лихачева опять находим мы блестящие примеры научного предвидения:

«Для изучения влияния перегрузки в зависимости от ускорения исследование при помощи центробежных машин вполне целесообразно» — через много лет создаются специальные центрифуги для тренировки космонавтов, проверки аппаратуры и оборудования космического корабля.

«Для изучения влияния качки желательно устройство приспособления, воспроизводящего таковую», — в центре подготовки космонавтов были сконструированы специальные качающиеся платформы и вибростенды.

«Для изучения влияния добавочных факторов (положения тела, температуры, влажности, газового состава, атмосферного давления и т. п.) желательно устройство кабины с соответствующим оборудованием» — это заказ на барокамеру и сурдобарокамеру, выполненный четверть века спустя.

«...Желательно исследовать перегрузку в опытах с че-

ловеком до 10...» — примерно такие перегрузки испытывали во время тренировок первые наши космонавты.

То, что впоследствии было названо проблемами жизнеобеспечения в космическом корабле, всегда чрезвычайно занимало Королева. Этот интерес традиционен: он пришел от Циолковского, который начал с вращения на самодельной центрифуге тараканов, а кончил основами современной космической медицины и систем жизнеобеспечения, от Цандера, с его наивными и трогательными опытами по организации биологических циклов на марсианском корабле. Одухотворение, очеловечивание ракетной техники у нас, русских, началось с момента ее рождения. Королев был настолько заинтересован биологическими проблемами, что заразил своей увлеченностью жену, благо Ляля была медик.

Не без инициативы Королева еще в период его работы в ГИРДе в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского была проведена серия опытов по регенерации воздуха и газовому обмену. Был выпущен отчет об этой работе начальника лаборатории Н. М. Добротворского и врача К. М. Винцентини. Для регенерации воздуха предполагалось установить в кабине стратоплана специальные патроны с принудительной вентиляцией. Существовал запас кислорода, который мог потребоваться в том случае, когда аварийный клапан выпускал избыток не поглощенной патронами углекислоты. Предусматривались обогрев и осушение кабины. Герметическая кабина должна была сбрасываться с парашютом, то есть так, как возвращалось на землю большинство наших космических кораблей. Даже об одежде стратонавта уже думали тогда: шелковое белье, шерстяной костюм, сверху влагонепроницаемое покрытие. Жизнь пилота при разгерметизации сохранял колпак типа водолазного и костюм из воздухонепроницаемой ткани с электрообогревом.

Но вернемся на Университетскую набережную, в конференц-зал Академии наук. На трибуне профессор Николай Алексеевич Рынин. Он делает подробнейший доклад о всех возможных методах освоения стратосферы, приводит множество примеров, анализирует весь зарубежный опыт и заключает:

— Дальнейший прогресс в высоте и скорости полета аэропланов в стратосфере возможен, но связан с применением реактивного двигателя.

Почти половина доклада Рынина была посвящена ра-

кетам, их истории, классификации, техническим данным, результатам применения, отдельно разбирал работы Крокко, Зенгера, Цандера, проанализировал все удачные запуски пороховых и жидкостных ракет, в том числе и «девятки» Тихонравова.

— Наиболее реальными являются такие перспективы, — сказал Николай Алексеевич, — до высоты в 20—25 километров возможны полеты стратопланов с винтомоторной группой, далее, до высоты 50 километров, возможны полеты реактивных стратопланов и, наконец, еще выше — полеты ракет...

Тут уже можно было аплодировать!

Однако даже среди «реактивщиков» очень скоро наметились некоторые расхождения, правда, не столько в принципиальных общих вопросах, сколько в технических частностях.

Особенно кипятился Королев, когда слушал доклад М. В. Мачинского, председателя ленинградского общества изучения реактивного движения. Мачинский говорил вроде бы и справедливые слова, горькие, но справедливые:

«...с развитием реактивного движения связан целый ряд чисто научных вопросов, либо лишь наполовину решенных, либо даже почти и не начатых изучением...»

Во время перерыва в фойе маленькими роями кружились спорщики.

— Вот вы утверждаете, что техника реактивного движения находится в состоянии детском, — наседал Королев на своих оппонентов. — Вы критикуете, и часто справедливо критикуете Оберта, Гоманна, Эсно-Пельтри, Годдарда. Но они дело делают, проектируют, строят, пускают. И мы думаем не отстать от них. Кто же, по-вашему, должен реактивную технику переводить из детского в юношеское состояние, как не мы с вами?

— Для этого нужны наука, приборы, стенды, — перебивал Мачинский. — А все хотят сразу летать, простите, к звездам...

— Цандер мечтал о полете к Марсу, и именно эта большая цель позволила ему решить очень много неотложных практических задач...

— Вот, вот, именно марсианские корабли! Да неужели вам, Сергей Павлович, не ясно, что весь оптимизм этих популярных статеек дутый? Вы же серьезный человек! Я утверждаю, что все разговоры о том, будто завтра мы улетим не только в стратосферу, но и еще дальше, по

меньшей мере преждевременны. У нас случайные полеты и случайные достижения...

— Надо сделать их системой...

— Но для этого надо подождать решения, хотя бы частичного, целого ряда научных и технических задач, которые известны вам не хуже, чем мне...

— Да поймите же наконец, — закипятился Королев, — что никогда не наступит такого дня, когда мы решим, пусть даже частично, все научно-технические проблемы и скажем себе: «Ну, теперь давайте строить стратоплан». Этого никогда не будет! Нельзя уже сегодня установить все наивыгоднейшие диаграммы скоростей, оптимальные внешние формы, наилучшую геометрию дюз и камер. Да невозможно это сделать! Над этими проблемами внуки наши еще мучиться будут! Теория и практика должны двигаться вперед вместе. И отлично, если теория опередит практику, осветит ей путь, избавит от блужданий в тупиках, но возможно, что теория и не поспеет, будет догонять, объяснять, а не предсказывать. Так бывало в истории науки...

— Вы верите, что человек полетит в стратосферу в ближайшем будущем? — спросил кто-то за его спиной.

— Нет, я не верю. Я просто знаю, что он полетит, — ответил Королев.

Так удачно получилось, что следом за Мачинским выступал с докладом Тихонравов. Михаил Клавдиевич начал вроде бы «от печки», но в словах его ясно была слышна ирония. Он говорил, что сама возможность полета ракеты в пустоте подвергалась сомнению и даже Годдард ставил опыты на сей счет.

В зале заулыбались. Тихонравов говорил и о вульгарной популяризации, и о зарубежных работах, и о том, как нужна ракетчикам автоматическая аппаратура для стабилизации полета. Но, говоря обо всех болячках и трудностях, он кончил очень бодро:

— Без преувеличения надо считать, что высота 25—30 километров есть высота реальная для самого ближайшего времени. Высоты же в 100 и более километров могут быть достигнуты в самом недалеком будущем... Без сомнения, чрезвычайно заманчивым является подъем на такую высоту человека. В настоящий момент данный вопрос надо считать открытым так же, как и подъем человека при помощи ракеты на значительно меньшие высоты. Но возможность такого полета не представляет ниче-

го невероятного. Как правило, обычно приборы и различные приспособления и механизмы первыми проникали в области, труднодоступные человеку, и уже следом за ними шел человек...

Рынин и Тихонравов провели артподготовку. Королев пошел в наступление.

Доклад Сергея Павловича «Полет реактивных аппаратов в стратосфере» пришелся уже на конец конференции. Это и хорошо и плохо. Плохо, потому что народ устал. Хорошо, потому что теперь он ясно представлял себе уровень докладов, знал, что говорить будет точно по делу, в грязь лицом не ударит. Разложил на трибуне бумаги, начал скромно. тихо, но по смыслу нахально, так, что все шепотки в зале сразу пресеклись:

— Мною будет освещен ряд отдельных вопросов в связи с полетом реактивных аппаратов в стратосфере, причем, особо подчеркиваем, — он сделал маленькую паузу, — именно полетов, а не подъемов, то есть движения по какому-то маршруту для покрытия заданного расстояния...

Как по полочкам разложил Королев всю проблему. Прежде всего он разделяет реактивные аппараты на три группы: твердотопливные, чаще всего пороховые, аппараты с жидкостными ракетными двигателями, те самые, над которыми работали Циолковский, Годдард, Оберт и Цандер, и, наконец, аппараты, использующие кислород атмосферы, самолеты с воздушно-реактивными двигателями, теорию которых дал Стечкин, с которыми экспериментировали Лорен и Крокко. Дальше Сергей Павлович дает подробный анализ каждой из трех групп, анализ объективный, трезво оценивающий все преимущества, и действительные, и мнимые, не упускающий ни одной трудности и, где это возможно, сразу дающий рекомендации по их преодолению.

Почему неудобна для полета в стратосферу пороховая ракета? Пороховые двигатели работают очень недолго, причем развивают очень большие ускорения.

— Работа реактивного двигателя на твердом топливе представляет не что иное, как реактивный выстрел, — уточняет Королев.

Он говорит о том, что требования прочности делают камеры таких двигателей тяжелыми, что механизмы их перезарядки в полете конструктивно сложны, отмечает, наконец, их главный недостаток: невысокую энергоемкость твердых топлив.

Другое дело двигатели жидкостные. Что особенно важно, «в процессе работы такого двигателя возможно умышленное изменение режима, то есть управление двигателем».

Сергей Павлович упорно настаивает именно на полете человека в стратосферу: «...речь может идти об одном, двух или даже трех людях, которые, очевидно, могут составить экипаж одного из первых реактивных кораблей».

Одни из первых реактивных кораблей... Один, двое, трое... Гагарин, Беляев с Леоновым, Комаров с Феоктистовым и Егоровым. Да, так и было...

Вес такого корабля, по мнению Королева, «будет измеряться не десятками, не сотнями, а, быть может, тысячей или даже парой тысяч килограммов и более».

Королеву кажется, что он уже видит эту необыкновенную, фантастическую конструкцию, словно не раз уже раскалывался несуществующий космодром громом ракетного взлета. Он рассказывает об этом старте со всеми подробностями, он говорит, что взлет этот «будет происходить, по крайней мере, в первой своей части достаточно медленно. Это будет происходить, во-первых, потому, что организм человека не переносит больших ускорений. Ускорение порядка 4 * допустимо, но и то в течение ограниченного времени. Кроме того, низкие, наиболее плотные слои атмосферы выгодно проходить с небольшими скоростями, так как в противном случае пришлось бы преодолевать весьма значительное сопротивление воздуха...

Он не скрывает трудностей и не сулит быстрых и легких побед. «Центральным вопросом является повышение полезной отдачи топлива... Другим немаловажным вопросом является получение сплавов с очень высокой температурой плавления для изготовления ответственных частей двигателя... Можно упомянуть еще ряд неразрешенных вопросов, как-то: управление реактивным аппаратом, его устойчивость, вопросы посадки (что, как можно предполагать, будет делом далеко не легким), необходимость создания принципиально совершенно новых приборов для управления аппаратом, различных наблюдений и т. д.».

В каждой строке здесь зашифрована будущая про-

---

* Ускорения при стартах современных космических кораблей не превышают эту величину *(прим. автора)*.

грамма работы десятков коллективов, тысяч людей. Кто из сидящих в зале мог предполагать тогда, что «управление реактивным аппаратом», например, вырастет в целую отрасль науки, потребует нового математического аппарата, новых откровений газовой динамики, механики, теории регулирования. Какой короткий, маленький, в общем-то, доклад сделал С. П. Королев в Ленинграде и какой огромный в то же время, если взглянуть на него сегодня с вершины прошедших десятилетий...

О воздушно-реактивных аппаратах он говорил мáло, отметил благоприятный весовой баланс, бóльшую скорость и потолок по сравнению с винтомоторными самолетами. Сразу можно было почувствовать, что ВРД его не интересуют. Он считал этот вид двигателей некой промежуточной ступенькой лестницы в стратосферу и не скрывал своих намерений перепрыгнуть с разбегу через эту ступеньку.

Горячность и убежденность докладчика предполагали весьма мажорный финал его выступления, насыщенный лозунгами и призывами, а кончил он без всякого пафоса:

— Работа над реактивными летательными аппаратами трудна, но необычайно интересна и многообещающа. Трудности в конечном счете несомненно преодолимы, хотя, быть может, и с несколько большим трудом, чем это кажется на первый взгляд.

Выступления ракетчиков на конференции вызвали широкие отклики. Журнал «Самолет» подчеркивал, что «работники реактивного движения предъявляют металлургической промышленности «социалистический счет»: дать сплавы, стойкие при очень высоких температурах». В другом номере этого журнала молодой сотрудник РНИИ, недавний выпускник Военно-воздушной академии А. Г. Костиков писал, что из доклада М. К. Тихонравова «видно, что разрешение задачи ракетного летания ставит этот вид техники вне конкуренции по исследованию верхних слоев атмосферы». В апреле 1934 года «Правда» отметила: «В интересном докладе инж. С. П. Королев (Реактивный научно-исследовательский институт) подверг анализу возможность и реальность полета реактивных аппаратов в высших слоях атмосферы. Центральным является здесь создание ракетных двигателей на жидком топливе. Разре-

шение этой проблемы упирается в необходимость чрезвычайно большого расхода топлива и весьма высокие температурные условия (до 3 тыс. градусов)».

В киоске у Дворцового моста купил пять экземпляров «Правды», запрятал во внутренний карман пальто, чтобы не увидели, не засмеяли...

В ту прозрачную хрупкую весну, когда Сергей Павлович Королев бродил по мокрому солнечному Ленинграду, в маленьком, под окна укрытом сугробами селе Клушине, в избе при дороге на старый Гжатск, родился мальчик. Мать и отец улыбались, слушая его писк, и шепотом спорили — все не могли понять, какого же цвета глаза у сына... И никак не мог тогда в Ленинграде знать Королев, что через много очень трудных, подчас жестоко несправедливых к нему лет наступит новая прекрасная весна, когда этот неведомый ему мальчик в нестерпимо ясных глазах своих принесет ему отблеск нового мира, мира черного неба и голубой земли, мира, которого до него не видел никогда ни один человек.

Конец первой книги

От автора

Первая книга этой хроники никогда не была написана, если бы десятки людей, приняв очень близко к сердцу задуманное жизнеописание великого конструктора, не помогли моей работе. В первую очередь я хочу выразить свою глубокую благодарность Марии Николаевне Баланиной-Королевой и Ксении Максимилиановне Винцентини.

Я признателен за письма и воспоминания современников С. П. Королева в Нежине: Л. М. Гринфельд, В. В. Данилова и К. Н. Лазаренко.

Очень много рассказали мне друзья школьных лет Сергея Павловича и люди, помнившие его одесским мальчиком: Л. А. Александрова, В. А. Бауэр, Г. М. Вальдер, А. И. Загоровский, Г. П. Калашников, В. П. Твердый, А. В. Шляпников.

О С. П. Королеве — студенте КПИ и МВТУ я многое узнал из бесед с М. А. Пузановым, А. Н. Лазаренко, А. Г. Бруновым, А. И. Сильманом, В. М. Титовым, К. К. Федяевским, К. М. Яковчуком.

Память К. К. Арцеулова, П. А. Ивенсена, В. К. Грибовского, Л. Г. Минова и особенно С. Н. Люшина и П. В. Флерова сохранила живой образ С. П. Королева-планериста, участника коктебельских слетов.

Воспоминаниями о Сергее Павловиче со мною поделились люди, работавшие вместе с ним в авиапромышленности и ГИРДе: В. А. Андреев, Я. Е. Афанасьев, А. Г. Воробьев, В. Н. Галковский, Л. С. Душкин, Л. К. Корнеев, Е. М. Матысик, Е. К. Мошкин, О. К. Паровина, Ю. А. Победоносцев, С. С. Смирнов, М. К. Тихонравов, В. Б. Шавров, Е. С. Щетинков. Искреннюю благодарность выражаю вдове и дочери Фридриха Артуровича Цандера — Александре Феоктистовне и Астре Фридриховне.

Остается от души поблагодарить товарищей, которые не были лично знакомы с Сергеем Павловичем, но чьи советы и помощь

были для меня очень ценны: Т. Т. Вигерич и В. С. Шоходько (Нежин), Н. М. Калачева (Музей КПИ), Н. П. Панчик (Центральный госархив УССР), Б. М. Соловьева (Музей МВТУ), Н. М. Семенову (Музей Н. Е. Жуковского), А. В. Костина (Музей К. Э. Циолковского), В. Н. Сокольского и Ю. В. Бирюкова (Институт истории естествознания и техники АН СССР) и особенно Л. Г. Самохвалову (Архив Академии наук СССР).

Благодарю всех товарищей, приславших свои замечания после публикации журнального варианта хроники в «Новом мире» (№ 4, 5, 1971 г.), особенно самого строгого и доброжелательного из них — М. Л. Галлая.

Все, что написали и рассказали эти люди, — дань их памяти, отданная не мне, а потомкам, дань благородная и необходимая.

Ноябрь 1968 — ноябрь 1971 гг.

НЕСКОЛЬКО СЛОВ О КНИГЕ И ЕЕ АВТОРЕ

В зтой киите есть одии зпизод. Малеиький Сережа Королев, сидя иа плечах деда, следит за полетом легендарного Сергея Уточкииа — отважиого рыжего одессита, покорителя неба, о котором говорила тогда вся Россия. Уточкии демонстрировал в Нежине иечто невероятиое: ои пролетел почти километр и едва не подиялся выше четырехзтажного дома. Впрочем, вряд ли были в ту пору в Нежине четырехзтажные дома...

Так одиа человеческая жизнь вместила в себя детство авиации и зарю космической зры. Когда рассматриваешь жизнь Главного Коиструктора, то миогократно убеждаешься в том, насколько своевремеино появился иа свет зтот человек. Его биография неотделима от истории самолета и ракеты, от истории всей нашей страны. Эту биографию создавала жизнь, и сам он изменял зту окружающую жизнь своей биографией. Немного можно найти людей, которые, подобио С. П. Королеву, оказали бы такое важное влияиие не только иа иаучио-технический прогресс в СССР, но принесли бы нашей страие столько заслуженной славы, столь упрочили бы ее междуиародный авторитет, так зримо и ярко показали бы итоги великих завоеваиий Октября.

Исследование космического пространства имеет свое начало, но коица этим трудам иет, как нет конца вселенной, где они ведутся. Но когда бы в будущем мы ии обращались к теме проникновеиия землян в космос, мы неизбежно будем оглядываться назад, искать истоки. Все будущие звездные пути землян неотделимы от имени дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Лениискай премии, академика Сергея Павловича Королева — первого Главиого Конструктора космических кораблей. Поэтому так интересиа для читателя хроника его жизни. Поэтому так мно-

го ответственности берет на себя ее автор, взявшись за эту работу.

Можно сказать, что Ярослав Голованов писал эту книгу многие и многие годы. Научный обозреватель «Комсомольской правды», специальный корреспондент нашей «Комсомолки» на космодроме, он провожал в космос и встречал на Земле многих из нас, космонавтов. Им написаны десятки очерков, статей и репортажей, посвященных теме освоения космического пространства. За цикл таких материалов Голованов был удостоен высшей журналистской награды — премии Союза журналистов СССР и медали «Золотое перо». Высокую оценку в отряде космонавтов получил документальный фильм «Наш Гагарин», отмеченный премией ЦК ВЛКСМ, автором сценария которого был Я. Голованов. Уже в повести «Кузнецы грома», опубликованной в 1964 году, дается первый набросок образа Главного Конструктора. То, что прототипом этого литературного героя был С. П. Королев, несомненно. Это знал и сам Сергей Павлович. Голованов неоднократно встречался с С. П. Королевым и говорил ему о своем желании рассказать читателям, особенно молодым, о Главном Конструкторе, его молодости, его работе. Необыкновенная занятость Сергея Павловича помешала начать эту работу при его жизни. В свою очередь, С. П. Королев внимательно следил за работой Голованова. Сергею Павловичу показалось интересным сочетание в одном человеке журналиста и инженера (у Голованова диплом инженера-ракетчика), и однажды он разговаривает с Ярославом о полете в космос! Это не был некий каприз Главного Конструктора. Он считал, что именно журналист поможет земным специалистам точнее разобраться во многих психологических и эмоциональных особенностях космического полета.

Начинается долгая подготовка: поездки в Житомир, Нежин, Киев, Одессу, Ленинград, работа в архивах, поиски людей, знавших Сергея Павловича, беседы с этими людьми. Из многих, подчас субъективных, мнений складывался некий обобщенный образ замечательного человека, необыкновенного организатора, страстного патриота. Все яснее вырисовывался образ человека, который, с юношеских лет точно выбрав свое призвание, не сворачивая, не отвлекаясь никакими действительными и мнимыми соблазнами жизни, следует по этому пути к намеченной цели.

Работа Я. К. Голованова не закончена. Издана лишь первая книга хроники, объемлющая время с момента рождения Королева до весны, когда родился Юрий Гагарин, — Сергею Павловичу в ту пору было двадцать восемь. Он еще только начинает работу в ракетной технике. Впереди все гигантские труды его, все горькие

годы, суровые дни Великой Отечественной войны, впереди все его грандиозные победы, изумившие мир.

Труды, характер и ритм жизни Королева — Главного Конструктора, безусловно, уникальны. Было бы наивно, с одной стороны, и неискренне — с другой, рекомендовать нашей молодежи «делать жизнь» с творца первых космических кораблей. Сказать, «отписаться» легко, на деле же это задача невыполнимая. Но категорически можно рекомендовать нашим юношам и девушкам в качестве примера, достойного для подражания, Королева-юношу, Королева-студента.

Молодость Сергея Павловича была трудной, подчас просто голодной и холодной. Невозможно даже сравнивать, допустим, учебу и быт студентов конца 20-х годов и студентов нынешних. Иными словами, я хочу сказать, что начальные, исходные условия уже заведомо облегчают задачи молодежи наших дней, если задача эта — стать похожим на Королева. А, право же, это достойная задача.

Совсем не вундеркинд, обычный парень, вовсе не замыкающийся в своих трудах и увлечениях, напротив — гимнаст, матрос на яхте да просто влюбленный на залитом лунным светом подоконнике в квартире своей подруги, — живой, молодой, горячий, так, казалось бы, похожий на многих и многих, он все-таки ни на кого не похож. Именно эта непохожесть притягивает к нему и вызывает желание быть похожим на него.

Уже в молодом Королеве зримо проступают черты, которые будут определять его характер в зрелые годы. Прежде всего ясный ответ на вопрос: чего я хочу в жизни? Твердая уверенность в том, что все зависит только от тебя. Обстоятельства могут убыстрять или тормозить движение к намеченной цели, но не могут изменить направления этого движения. Активное желание увлечь в вихрь своих страстей возможно большее число единомышленников! Никакого творческого затворничества! Один из крупнейших организаторов науки XX века еще мальчиком начинает выявлять свои организаторские таланты. Кого привлечь? Как использовать наилучшим образом? В юности еще становится Королев тонким психологом: этого надо расшевелить, того успокоить, одного похвалить, другого одернуть. В отрочестве он уже сознает великую и простую истину: только в том случае, если сам ты целиком, без остатка, отдан делу, только в этом случае имеешь ты право со всей строгостью спросить за это дело с других.

Можно долго перечислять все грани незаурядного характера Сергея Павловича, которые проявились уже в годы его молодости. Но я не буду этого делать, ведь об этом прежде всего и расска-

зывается в книге. Скажу только самую суть: молодым читателям первой книги-хроники «Королев» можно и нужно поучиться у ее героя умению самому конструировать свой характер, умению взрослеть, искусству соединять свои жизненные устремления с велениями времени, с потребностями страны, с волей народа. И в этом вижу я главное достоинство нового жизнеописания Сергея Павловича Королева.

Виталий СЕВАСТЬЯНОВ,
Герой Советского Союза,
летчик-космонавт СССР

Содержание

Голованов Ярослав Кириллович

Г61 КОРОЛЕВ. М., «Молодая гвардия». 1972.
256 с., с илл. 100 000 экз. 72 к.

Эта книга представляет собой первую часть жизнеописания великого ученого, Главного Конструктора космических кораблей академика Сергея Павловича Королева.

$\frac{7-2}{353-72}$. **6Т6(09)**

Редактор **С. Резник**
Художник **А. Семенов**
Художественный редактор **А. Степанова**
Технический редактор **Т. Цыкунова**
Корректоры **Г. Василёва, А. Долидзе**

Сдано в набор 20/IV 1972 г. Подписано к печати 9/I 1973 г. А00603. Формат 84×108$^{1}/_{32}$. Бумага № 2. Печ. л. 8 (усл. 13,44) + + 17 вкл. Уч.-изд. л. 15,3. Тираж 100 000 экз. Цена 72 коп. Т. П. 1972 г., № 361. Заказ 189.

Типография издательства ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес издательства и типографии: Москва, А-30, Сущевская, 21.

72 коп.

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ